# SZKWAŁ



ROK IV

LISTOPAD

NR. 11

1936 R.

# Kronika miesięczna

**„Mianuję was podporucznikiem Marynarki Wojennej".** Jednym z tradycyjnie uroczystych dni, obchodzonych przez całą naszą Flotę Wojenną, jest ten, w którym rokrocznie odbywa się promowanie podchorążych Marynarki na oficerów. W roku bieżącym uroczystość ta odbyła się dnia 15 października.

Na pokładzie O. R. P. „Bałtyk" (okrętu, na stałe zakotwiczonego w Porcie Wojennym i będącego siedzibą Szkoły Specjalistów Morskich), szeregami ustawili się wychowankowie toruńskiej Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej... Mieli poza sobą trzy lata uciążliwych, wymagających pilności studiów teoretycznych,—mieli poza sobą liczne miesiące dalekomorskiego, pełnego trudów znojnych pływania na szkunerze szkolnym O.R.P. „Iskra", czy na innych okrętach Rzeczypospolitej, — aż wreszcie nadeszła upragniona przez nich chwila, w której mieli zamienić skromne naszywki uczniów na suto złocone, oficerskie epolety.

Uroczystość rozpoczęła się mszą św., na której, poza podchorążymi wszystkich trzech kursów, załogą O. R. P. „Bałtyk" i zaproszonymi gośćmi, obecni byli również: Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej kontradmirał Jerzy Świrski, Dowódca Floty kontradmirał Józef Unrug i Komendant Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej komandor Podjazd - Morgenstern.

Podchorążowie stanęli w dwóch szeregach: w pierwszym ci, którzy mieli być właśnie promowani, w drugim zaś wychowankowie kursów młodszych, którzy promocję otrzymają w latach następnych.

Akt promocyj odbył się w sposób następujący: do każdego z kolejno wywoływanych podchorążych, który stawał przed Szefem Kierownictwa Marynarki Wojennej, — admirał Świrski wypowiadał formułę: „W Imieniu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, na mocy udzielonych mi pełnomocnictw, mianuję was podporucznikiem Marynarki Wojennej!" — Później, gdy już nowomianowani młodzi oficerowie rozbiegli się do swych kabin, by za chwilę wrócić w galowych mundurach oficerskich, w stosowanych trójgraniastych kapeluszach, jakie widujemy zwykle tylko na głowach zagranicznych dyplomatów, — admirał Świrski wręczył prymusowi Szkoły Podchorążych dar Pana Prezydenta Rzeczypospolitej — piękną, złocistą szpadę.

Nowomianowani oficerowie nie zawiodą nadziei, jakie pokłada w nich Ojczyzna i Jej Marynarka Wojenna.

**Polskie zagadnienie kolonialne.** Problem kolonialny jeszcze do niedawna nie mógł znaleźć w Polsce należytego zrozumienia. Aczkolwiek niezmordowana akcja Ligi Morskiej i Kolonialnej, prowadzona w tym kierunku, oswajała społeczeństwo z możliwościami wypowiedzień na terenie międzynarodowym, naszych żądań kolonialnych, — w społeczeństwie tym jeszcze pokutował niewolniczy duch niewiary, bojaźni i poczucia małości wobec wielkich zagadnień ekonomicznych współczesnych, do rozwiązania których czas powołał dzisiejsze pokolenie. Dopiero trzeba było oficjalnego wystąpienie dyplomacji polskiej na terenie międzynarodowym,—aby polskie zagadnienie kolonialne wydało się ważnym i aktualnym, a działalność Ligi Morskiej i Kolonialnej uznana jako przewidująca i daleko idąca...

Wypowiedzienia się ministrów Becka, Rosego i Komarnickiego w Genewie, wywołały w prasie szereg zdań i komentarzy. Podkreślić należy pewne zagmatwanie tej kwestii przez pewne odłamy prasy, która potrzebę uzyskania kolonii podporządkowuje jedynie potrzebie emigracji, głównie żydowskiej. O problemie surowcowym, jako najważniejszym, pisze się, niestety, najmniej.

Aby polskie zagadnienie kolonialne oświetlić i spopularyzować należycie wśród 34-milionowej ludności Polski, — nauczyć naród jasnego wysuwania swych postulatów jednogłośnie — Liga Morska i Kolonialna organizuje w dn. od 21 do 23 listopada „Dnie kolonialne" — o charakterze ogólnopolskich manifestacyj, które zapewne nie przejdą bez echa na terenie międzynarodowym.

Prasa zagraniczna, komentując nasze żądania kolonialne, przyznaje im wiele słuszności, aczkolwiek pisma niemieckie niepotrzebnie wiążą akcję Polski z dążeniami Rzeszy, które w żadnym punkcie przecież się nie stykają.

*

**Gdańsk — zawsze ten sam.** Sprawa gdańska, tak głośna w ciągu lata ubiegłego, stała się znów aktualna. Dnia 5 października weszła ona na porządek dzienny obrad genewskich, przy czym Rada Ligi Narodów rozpatrywała raport komitetu trzech, który, wyłoniony 4 lipca r. b. dla obserwacji sytuacji w Gdańsku, przedstawił Radzie projekt powierzenia Polsce wyjaśnienia ostatnich i bieżących wypadków Gdańskich. Przychylna temu projektowi decyzja Rady L. N. wywołała w Gdańsku sprzeczne uczucia, pozostające nie bez związku z entuzjastycznymi manifestacjami po ustąpieniu Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, p. Sea Lestera. Jak wiemy, fakt ostatni komentowany był przez przywódców hitlerowskiego ruchu w Wolnym Mieście, między nimi przez radcę Foerstera, jako zwycięstwo polityki hitleryzmu, która nie widzi potrzeby w mianowaniu następcy byłego przedstawiciela L. N. na Wolne Miasto.

Formalne uprawnienia Polski, wynikające ze stanowiska, przyznanego Polsce projektem komitetu trzech, przyjętego przez Radę Ligi, spotkały się z punktu z groźbami hitlerowskiej prasy gdańskiej, która w pełnomocnictwach, danych naszemu Państwu, chce widzieć tylko zastępstwo Wysokiego Komisarza, a jednocześnie przestrzega, aby Polska „nie przekraczała granic jej nadrzędnych pretensyj politycznych", strasząc nas „bystrymi oczami" z Berlina, które potrafią osądzić, czy mandat ten służy interesom Gdańska. Z drugiej strony Gdańsk nielogicznie dowodzi, że Polska mogłaby oczywiście interweniować tylko w razie walk i zaburzeń wewnętrznych. Obawa przed taką możliwością tłumaczy—tym razem przezornie — liczne aresztowania, dokonywane wśród opozycyjnych socjalistów gdańskich.

W jakim stosunku z tym pozostaje oświadczenie Greisera, że „dopiero po złamaniu partyjnictwa, Gdańsk stanie się awangardą niemieckiego narodu na wschodzie" — nie trudno zrozumieć.

*

**Na marginesie bolączek gdyńskich.** Sprawa zatargu gdyńskiego na tle wypowiedzenia umowy zbiorowej dla robotników portowych wywołała na łamach prasy codziennej gwałtowną wymianę zdań stron zainteresowanych. Ataki na „komunistów" i „wywrotowców" z jednej strony' — a z drugiej na perfidię, brak uczciwości i wogóle etykę obrońców Zw. Eksporterów Gdyńskich — odsłoniły nieco kulisy gdyńskich bolączek, wśród których najbardziej piekącą jest położenie robotnika portowego.

Wyłoniona do spraw tych specjalna międzyministerialna komisja bada warunki pracy, jej organizację, urządzenia sanitarne, oraz warunki mieszkaniowe osiedli roboczych w Gdyni.

Specjalnej opiece komisji należałoby poruczyć zbadania warunków mieszkaniowych robotników, gnieżdżących się w „Meksyku", „Budapeszcie" i innych dzielnicach drewnianych ruder i nor, otaczających białą, żelbetonową Gdynię.

CENA 60 GROSZY

# SZKWAŁ

Nr. 11 LISTOPAD 1936

W dniach 21, 22 i 23 listopada r. b. organizujemy „DNI KOLONIALNE“.

Idea zamorskiej ekspansji polskiej, dzięki wieloletniej nieustępliwej akcji Ligi Morskiej i Kolonialnej — objęła swym zasięgiem nie tylko półmilionową armię naszych członków, lecz również coraz głębiej przenika do wszystkich warstw Narodu.

— Dawniej spotykani niewiarą — dzisiaj organizujemy „DNI KOLONIALNE“, dumni, że dążenia nasze zostały oficjalnie podniesione na terenie międzynarodowym w Genewie przez przedstawicieli Państwa Polskiego.

Polska chce miejsca na świecie, odpowiadającego państwu o 34 milionach ludności w kraju i 8 milionach zagranicą, ludności o wielkim przyroście naturalnym. Do tego nas uprawniają nasze potrzeby gospodarcze, nasz rozwój i nasze poczucie siły wewnętrznej.

Polska potrzebuje terenów zamorskich: aby mieć surowce dla przemysłu, który zatrudni rzesze głodnych pracy; aby pod własną banderą dostarczać polski towar do krajów zamorskich; aby mieć ujście dla nadmiaru przyrostu ludności.

Polska dąży do posiadania kolonii! Hasło to musi być podjęte przez cały Naród! Tylko w oparciu o świadomą wolę wszystkich Polaków możemy zdobyć kolonie, lepsze warunki bytu dla najszerszych mas, a Państwu zapewnić siłę gospodarczą i znaczenie w świecie.

Czas sprawiedliwego podziału bogactw kolonialnych niedaleki! Nas przy tym podziale nie może zabraknąć.

## Obrady genewskie

Przebieg 17 Zgromadzenia Ligi Narodów ma dla Polski wartość wydarzenia o wielkiej wadze historycznej, w dziejach zaś naszej dyplomacji otwiera nowy odrębny rozdział pracy, powiązanej z całokształtem życia politycznego i gospodarczego.

Wystąpienie przedstawicieli naszego rządu w Genewie, uzasadniające potrzebę dla Polski zamorskich terenów, wyposażonych w surowce i dających możliwości emigracyjne, pozwoli kontynuować sprawę kolonialną, — będącą dotąd tylko przedmiotem głębokiej troski Ligi Morskiej i Kolonialnej, — w płaszczyźnie realnych posunięć w życiu międzynarodowym.

Wystąpienie genewskie przedstawicieli naszego rządu nie było dla nikogo niespodzianką, gdy zważymy oświadczenie ministra J. Becka, złożone w styczniu r. b., z okazji posiedzenia Komisji Budżetowej Senatu, oraz przemówienie w Senacie z dn. 20 czerwca sen. Petrażyckiego, ostrzegającego przed możliwością spóźnionego zgłoszenia naszych żądań kolonialnych.

W Genewie natomiast, podczas posiedzenia Komisji Mandatów minister J. Beck niedwuznacznie zgłosił nasze zainteresowanie w tych sprawach, mówiąc, że niektóre państwa, nie będące w Komisji Mandatów, również żywo interesują się problemami, omawianymi w tej komisji.

Przed rozpoczęciem obrad Komisji Ekonomicznej Zgromadzenia, Polska Agencja Publicystyczna „Iskra“ podała komunikat, w którym sprecyzowała wszystkie argumenty, uzasadniające potrzebę dla Polski terenów zamorskich.

Dnia 5 października rozpoczęła obrady Komisja Ekonomiczna.

Przedmiotem dyskusji, jaka wyłoniła się na posiedzeniu komisji, była deklaracja monetarna francusko-angielsko-amerykańska.

Zabierając, w tej sprawie głos, delegat W. Brytanii, Morrison, zwrócił uwagę na u-

względnienie przy rozdziale surowców nie tylko surowce przemysłowe, ale i konsumcyjne. Złożył w tej sprawie komisji projekt rezolucji do przedłożenia go Zgromadzeniu.

Projekt p. Morrisona, przedstawiony Zgromadzeniu Rady Ligi Narodów, przewiduje powołanie komisji, złożonej z członków Komitetu Ekonomicznego i Finansowego, której zadaniem jest przestudiowanie zagadnienia surowcowego, oraz opracowanie w tej sprawie odpowiedniego raportu.

Zabrał wreszcie głos delegat Polski, dr. A. Rose, wiceminister Przemysłu i Handlu. Delegat Polski miał ustosunkować się do układu monetarnego francusko-angielsko-amerykańskiego i do tez, tam zawartych, a zmierzających do zliberalizowania obrotów międzynarodowych. Dr. A. Rose wykazał w swym przemówieniu, że przywrócenie swobody w dziedzinie obrotów towarów i kapitałów nie wystarczy w Polsce dla równowagi bilansu płatniczego. Zagadnienie emigracji i importu surowców — jest zagadnieniem, utrudniającym równowagę naszego bilansu, mimo najbardziej radykalnych w tym kierunku usiłowań. „Import surowców — mówił min. A. Rose — wynosi w Polsce połowę importu zagranicznego". Mówiąc o emigracji, dr. A. Rose radzi „wyjść z okresu badań i dążeń do konkretnych rozwiązań".

Bo przecież „w państwie takim, jak Polska, gdzie gęstość zaludnienia na wsi jest prawie 2 i pół raza większa niż w Danii, będącej przecież klasycznym krajem rolniczym, i 2 razy większa niż we Francji i Niemczech — jest rzeczą jasną, że zagadnienie to nie może być bagatelizowane".

„Z drugiej strony, jeżeli otworzy się granica dla emigracji kolonizacyjnej, jedynej zresztą, jaka w tej chwili zdaje się być możliwa — powstaje zagadnienie finansowania takiej emigracji. Jeżeli bowiem pieniędzy emigrant ma ze sobą 1.000 fr., wówczas emigracja 100 tys. osób, spowodować może zachwianie się pieniądza w danym państwie".

Delegacja polska nie ograniczyła się tylko do dyskusji w Komisji Ekonomicznej.

Na posiedzeniu Komisji Politycznej przemawiał stały delegat Polski przy Lidze Narodów, min. Komarnicki, który, wysuwając sprawę emigracji żydowskiej, oświadczył, że kwestia wzmożenia emigracji żydowskiej z Polski jest dla nas koniecznością życiową.

Wszystkie te, poruszane na posiedzeniach komisyj: Ekonomicznej i Politycznej, żądania, zostały przez delegację polską sprecyzowane w formie projektu rezolucji, złożonej najpierw Komisji Ekonomicznej, a po tym uchwalonej przez XVII Zgromadzenie Ligi Narodów.

Wysunięcie przez delegację polską w Genewie naszych postulatów w dziedzinie ekspansji zamorskiej znalazło oddźwięk zarówno w opinii krajowej, jak i zagranicznej.

Najbardziej znamiennym jest głos „Times'a", który, pisząc w korespondencji z Warszawy o wystąpieniu delegatów polskich w Genewie, życzliwie ustosunkowuje się do tego wydarzenia.

„Całkowicie błędne byłoby mniemanie, jakoby znaczenie i paląca aktualność tego problemu były w czymkolwiek ze strony Polski przesadzone. Nie można również nie doceniać daleko idących szkód i niebezpieczeństw, do których mogłoby doprowadzić dalsze zaostrzenie sytuacji populacyjnej w Polsce".

Dość dziwnie, w zestawieniu z treścią choćby tej krótkiej cytaty z pisma zagranicznego, wyglądać muszą niektóre głosy prasy krajowej, dla których sprawa ta stała się przedmiotem mętnawych artykułów lub murzyńskich dowcipów. Na szczęście, głosy te nie były zbyt liczne, bowiem większość społeczeństwa zrozumiała już wagę zagadnienia kolonialnego.

Rezolucja genewska otwiera nowy etap w naszej działalności kolonialnej. Okres dojrzewania akcji kolonialnej w programie prac Ligi Morskiej i Kolonialnej zakończył się, sprawa ta wyszła poza ramy działalności społecznej.

Akurat na przełomie tych dwu etapów, pierwszego i następnego, Liga Morska i Kolonialna organizuje „Dnie kolonialne", których zadaniem będzie zapoznanie całego polskiego społeczeństwa z istotą zagadnienia kolonialnego w Polsce, i jednocześnie zadokumentowanie wobec świata, że sprawa kolonialna w Polsce jest nie tylko częścią programu Rządu, lecz udziałem całego społeczeństwa, które widzi w niej rozwiązanie trudności gospodarczych, możliwość wyjścia z mnożącej się nędzy.

Poza tym „Dnie kolonialne" muszą zmobilizować dla tej sprawy jak najwięcej sił społecznych. Dotąd jeszcze zagadnienie kolonialne wydaje się dla niektórych czymś, przerastającym nasze możliwości, wydaje się fantazją.

A przecież wymowa liczb mówi o ustawicznym pogłębianiu się nędzy, o beznadziejności stosowanych dotąd środków zaradczych i ukazuje jeden nieodparty najbardziej logicznym rozumowaniem wniosek — że dusić się dłużej niepodobna.

I musimy teraz wybierać: wielkość lub małość, dobrobyt lub nędzę, rozwój lub skarlenie.

Zakręt, na którym znalazła się obecnie Polska, jest zdradliwy. Przebycie jego zależy od nas samych, musimy wybrać albo drogę trudną, lecz prowadzącą do zbawiennego kresu, lub ścieżynę łatwą, udeptaną, lecz nie wybiegającą poza krąg naszego widzenia.

sz.

# Bilans handlowy — a kolonie

Kryzys, który od szeregu lat hamuje rozwój gospodarki światowej—uderzył również w handel międzynarodowy.

Obroty międzynarodowe, utrudnione przez wysokie bariery celne, przez przeróżnego rodzaju restrykcje importowe, kontyngenty, ograniczenia dewizowe — musiały się skurczyć do granic niezmiernie nikłych.

A spadek ten dotknął przede wszystkim wymiany z Europą, a w stopniu znacznie mniejszym obrotów z krajami pozaeuropejskimi. Bo w Europie właśnie najsilniej ujawniły się skutki kryzysu, gdzie z największym wyrafinowaniem zastosowano wszelkie możliwe hamulce, aby zabezpieczyć własne rynki przed zalewem towarami sąsiadów.

Polska skutki tych ograniczeń odczuła bardzo dotkliwie, jej obroty w 1935 r. w porównaniu z rokiem 1928 spadły o przeszło dwie trzecie.

Saldo zaś dodatnie, osiągane od szeregu lat z Europą, pokrywało niedobory bilansowe z krajami pozaeuropejskimi, a więc z koloniami i krajami z za dalekich oceanów.

Równowaga, zapewniona do niedawna przez kontynent europejski, zaczyna się więc chwiać. Gdy w 1931 r. nasz bilans handlowy zamknął się saldem dodatnim, wynoszącym aż 411 milionów zł., to w roku 1935 osiągnął zaledwie 64 miliony zł.

Nie trzeba tłumaczyć, jak niebezpieczne są te cyfry, ile skutków ujemnych kryje się w tym, że przypływ walut obcych za sprzedane towary, ma tendencję stałego zmniejszania się w porównaniu z ilością walut odpływających za zakupione towary.

Jeśli dalej będą stosowane utrudnienia dla naszych wyrobów na rynkach europejskich, jeśli nasz eksport na te rynki będzie się kurczył, co nie jest wykluczone wobec nadprodukcji na naszym kontynencie i dążeń do zupełnej niemal samowystarczalności — trudno będzie pokryć nasze niedobory z krajami poza europejskimi.

I tu należy sobie uświadomić, że ten niedobór jest bardzo duży, gdyż w r. ubiegłym osiągnął cyfrę 157 milionów zł., z tego z samymi koloniami doszedł do 52 milionów zł.

Oczywiście, niejeden mógłby powiedzieć, skoro z tych obszarów przywozimy więcej, niż tam wywozimy — to należy bądź zwiększyć eksport na te rynki dla skompensowania importu, bądź ograniczyć poprostu import i wszystko wówczas będzie w porządku.

Tak istotnie można byłoby uczynić, gdybyśmy nie napotykali na tych rynkach pozornie otwartych naoścież dla naszych wyrobów, — na faktyczne utrudnienia, wywołane polityką metropolii, rezerwujących dla siebie przede wszystkim te obszary.

A nam potrzebne są surowce, i to surowce bądź przemysłowe, których Polska nie posiada, bądź też konsumcyjne, których na naszej glebie i w naszym klimacie wyprodukować nie jesteśmy w możności.

Otóż dla przemysłu przywozić musimy z tych krajów bawełnę, wełnę, jutę, kauczuk, koprę, miedź, cynę i inne rudy, fiber, skóry, drewno egzotyczne, tłuszcze roślinne tropikalne, i wiele innych. Zaś dla celów konsumcyjnych sprowadzamy duże ilości — ryżu, herbaty, kakao, kawy, różnych przypraw korzennych i szereg innych artykułów.

Sprowadzamy tych wszelkich surowców olbrzymie ilości, w 1935 r. sprowadziliśmy ich za 426 milionów zł., co stanowiło 49,5% ogólnego przywozu do Polski.

Spójrzmy, czym tymczasem rozporządzają szczęśliwi posiadacze źródeł surowców. Oto Imperium kolonialne brytyjskie zaspakaja 28,% produkcji światowej miedzi, 85,7% produkcji światowej niklu, 42,5% cyny, 57,9% kauczuku, 50,1% wełny, 98,8% juty, 29,5% kopry, 48,4% oleju palmowego, 55% kakao, i t. d. Zaś Imperium francuskie rozpo-



rządza produkcją 12,4% kakao, 14,1% orzechów ziemnych, 12,2% oleju palmowego, 9% niklu, poza tym w dowolnych ilościach czerpać tam może różne przyprawy korzenne i inne produkty krajów tropikalnych. Albo choćby Imperium kolonialne holenderskie: Tu odnajdujemy źródło produkcji 37,4% kauczuku na świecie, 30,5% kopry, 22% oleju palmowego, 16,8% cyny, szeregu korzeni i innych surowców, zarówno przemysłowych, jak i konsumcyjnych.

Nie mniej bogate są posiadłości belgijskie i portugalskie.

Polska tych wszystkich bogactw nie posiada.

I tu stoimy wobec trudnej do rozwiązania sytuacji. Bilans handlowy dodatni w r. ub. zaledwie o 64 miliony zł., chwieje się wobec konieczności sprowadzania połowy produktów surowcowych, równających się połowie naszego importu, równocześnie napotykając na ograniczone możliwości wyrównawcze w koloniach, a coraz mniejsze w skompensowaniu tych niedoborów w Europie, zamykającej się w ramach samowystarczalności.

Wyjścia są tylko dwa.

Z jednej strony możemy ograniczyć przywóz ciążących na polskim bilansie handlowym surowców, uratować tym samym chwiejącą się równowagę tego bilansu, — lecz równocześnie osłabimy ogromną część naszego przemysłu, opartego właśnie na tych surowcach, i spotęgujemy nieopatrznie i tak trapiące Polskę bezrobocie.

Drugie wyjście — to szukanie źródeł własnych dla surowców, to dążenie do uzyskania kolonii, które choć w części mogłyby dostarczyć nam produktów, sprowadzanych dziś z takim wysiłkiem od obcych, gdyż kolonie dla Polski — to warunek zapewnienia naszemu bilansowi handlowemu trwałych podstaw równowagi.

**Kazimierz Jezioranski**

# Nie „możemy", lecz „musimy"

W dniu 1 października b. r. na stoczni S. White w Cowes spłynął na wodę nowy okręt Polskiej Marynarki Wojennej — kontrtorpedowiec O.R.P. „Błyskawica".

Jest to drugi kontrtorpedowiec typu „Grom", którego spuszczenia dokonano przed dwoma miesiącami.

Oba okręty będą miały wyporność po 2150 tonn i dużą szybkość. Okręty te będą należały do klasy większych kontrtorpedowców — tak zwanych „leaderów" czyli przewodników — przeznaczonych do wykonywania zadań zbliżonych do operacyj małych krążowników.

Wiemy również, że oprócz wymienionych kontrtorpedowców budujemy obecnie jeszcze trzy okręty wojenne — stawiacz min „Gryf" w stoczni francuskiej „Augustin Normand" i dwie łodzie podwodne w stocznach holenderskich.

W ciągu więc przyszłego roku nasza marynarka wojenna uzupełni swój tonnaż o nowe 8.500 ton nowoczesnych okrętów bojowych. Fakt ten napełnia radością wszystkich Polaków, którzy zdają sobie sprawę z konieczności rozbudowy naszej morskiej siły zbrojnej — a jednocześnie wzbudza w sercach zupełnie uzasadniony niepokój — czy aby to, co dotąd zrobiliśmy, co mamy w budowie i co mamy wykonać na przyszłość, jest wystarczającym do obrony naszych granic morskich, do zabezpieczenia żeglugi,, do ugruntowania mocarstwowości Polski?

Skład floty polskiej, już po uwzględnieniu budujących się okrętów, o ile w tym czasie nie wyjdzie z linii żaden ze starych torpedowców, będzie się przedstawiał następująco:

2 kontrtorpedowce à 2150 ton (leadery), 2 kontrtorpedowce à 1540 ton, 3 łodzie podwodne — stawiacze min à 980 ton, 2 łodzie podwodne à 1000 ton, 1 stawiacz min 2200 ton, 5 torpedowców à 350 — 400 ton, 2 kanonierki à 375 ton, 4 traulery à 180 ton oraz 4 okręty specjalne.

Widzimy więc, że lata ostatnie przynoszą nam szereg nowych okrętów, wybitnie nowoczesnych. Nie możemy nie stwierdzić, że flota się powiększa, lecz rozbudowa ta, niestety, nie jest dostateczną dla naszych potrzeb. Budując wciąż jeszcze wykonujemy tyle, ile możemy, nie zaś tyle, ile musimy. A tymczasem świat cały wszedł już oddawna na drogę intensywnych zbrojeń, nie oglądając się na możliwości, lecz mając jedynie i wyłącznie jedno, nieubłagane hasło— musimy, kosztem największych wysiłków, bo inaczej inni nas uprzedzą.

A najlepszym sprawdzianem zbrojeń zawsze była i będzie rozbudowa marynarek wojennych. A jak się ona przedstawia w okresie od wojny światowej?

W roku poprzedzającym i w początku wojny we wszystkich marynarkach razem budowano rocznie około 200.000 ton okrętów wojennych. Po wojnie, zawdzięczając konferencjom, zmierzającym do zahamowania zbrojeń, produkcja roczna cokolwiek spadła. Jedynie w roku 1928 osiągnęła cyfrę 230.000 ton. Od tego czasu zaczęła znowu wzrastać. I oto widzimy, że w ostatnich programach rozbudowy flot, w okresie trzechletnim, suma ogólnego tonażu sięga 1.200.000 ton, czyli 400.000 ton rocznie. Takiej cyfry jeszcze dotąd nie było, a ten raptowny skok nie wróży bynajmniej nastrojów pokojowych.

Takie skoki przeważnie poprzedzały zawieruchę.

A teraz przenieśmy się na teren najwięcej nas interesujący — na morze Bałtyckie.

W rozbudowie flot bałtyckich przodują Niemcy, których program 1935 r. wynosi razem 115.500 ton. W tonaż ten wchodzą: 2 okręty liniowe po 26.000, 2 krążowniki po 10.000 ton, 16 kontrtorpedowców po 1625 ton, 10 torpedowców po 800 ton, 20 łodzi podwodnych po 250 ton, 6 łodzi podwodnych po 500 ton i 2 łodzie podwodne po 750 ton. Część tych okrętów jest już wykonana. Ostatni program, opracowany po układzie angielsko- niemieckim i oficjalnie jeszcze nie ogłoszony będzie stanowił resztę do 420.000 ton ogólnego tonażu.

Drugą z kolei jest flota Z. S. R. R. Ustalenie dokładniejszych danych co do programu jej rozbudowy jest bardzo trudne, bowiem Sowiety nie podają w rocznikach danych oficjalnych, z drugiej zaś strony rozczłonkowanie marynarki Sowietów na floty Bałtycką, Czarnomorską, Dalekiego Wschodu, Morza Białego i Kaspijskiego, nie daje możności dokładnego ustalenia do jakich z wymienionych flot nowobudujące się okręty są przeznaczone. To też w tym wypadku musimy zadowolić się cyfrą przypuszczalną, która niewątpliwie wynosi kilkadziesiąt tysięcy ton.

Flota szwedzka zajmuje w tym szeregu trzecie miejsce. Jej program wynosi ogółem 11.850 ton, które się składają z: 1 pancernika 7.685 ton, 2 kontrtorpedowców po 1.080 ton, jednej łodzi podwodnej 656 ton, 1 łodzi podwodnej 492 tony, 2 traulerów po 60 ton i 2 okrętów strażniczych po 345 ton.

Na czwartym miejscu zaledwie znajduje się marynarka polska, która buduje razem 8.500 ton, programu zaś rozbudowy na przyszłość dotychczas nie ma i wreszcie ostatnia w szeregu marynarka Estonii, budująca 3 łodzie podwodne o łącznej wyporności 1.710 ton.

Inne marynarki żadnych nowych okrętów nie budują.

Z danych powyższych widzimy, iż mimo, zdawałoby się, poważnych wysiłków w kierunku uzupełnienia naszej floty — Polska, niestety, kroczy jeszcze w końcu większych państw bałtyckich, aczkolwiek jej stanowisko w szeregu państw europejskich i położenie polityczne wymaga, by weszła ze swą morską siłą zbrojną na jedno z czołowych miejsc flot bałtyckich.

A wszystko dlatego, że robimy co możemy. Największy czas otrząsnąć się z tych zasad, zmieniając je na twarde, nieubłagane, a jakże wobec obserwowanych faktów wymowne — musimy.

Zet.

---

DO DNIA 15 PAŹDZIERNIKA R. B. ZEBRANO NA **FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ** W GOTÓWCE I PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH

**ZŁ. 4.566.102,07**

„FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ musi być uważany za równoległy z FUNDUSZEM OBRONY NARODOWEJ: każdy, kto składa ofiarę na obronę morską, dopełnia tem samem obowiązku obywatelskiego względem Funduszu Obrony Narodowej".

(Z oświadczenia, złożonego w dniu 29.VI.1936 r. przez gen. dyw. K. Sosnkowskiego, Prezesa Zarządu FOM. w imieniu Prezesa Rady Ministrów).

# Gdańsk — niegdyś perłą Rzeczypospolitej

Piastowska Polska nie zdołała — jak wiemy — utrzymać się w obrębie swych granic rz. Odry, u której ujścia leżał sławny w X w. Wolin, miasto o 12 bramach, posiadające już wówczas „doskonałe urządzenia portowe", a gdzie później zasłynął Szczecin, którego zbrojność jakby „szczecią najeżonego grodu" przechowała się w duńskiej jego nazwie. Cofając się przed parciem germańskim od zachodu, kurczył się zasięg lechickiej Słowiańszczyzny nadmorskiej, aż wreszcie jedynym dostępem Polski dzielnicowej do morza stał się strzęp południowego wybrzeża Bałtyku od jez. Żarnowieckiego po ujście Nogatu. Leżał tam Gdańsk, będący już za czasów Chrobrego grodem warownym ze stałą załogą rycerską. Gród to był lechicki, pomorsko-polski, jak tego dowodzi najstarsza, znana nam postać jego nazwy, niewątpliwie wywodzącej się od tegoż pierwiastka, co i miano pobliskiej Gdyni; a jeśli nawet osiadał w Gdańsku, zwłaszcza w XIII st., żywioł niemiecki, nie stanowiło to między Gdańskiem a innymi miastami polskimi żadnej różnicy. Nie sam zresztą Gdańsk rozstrzygał wówczas o swych losach, lecz książęta pomorscy, z których ostatni, bezpotomny Mszczuj II darował całe Pomorze nadwiślańskie „ukochanemu synaczkowi" Przemysławowi II wielkopolskiemu, „czując się tak co do języka, jak i co do obyczajów i prawa Polakiem".

Odrębność etniczna Gdańska rozpoczęła się dopiero z r. 1308, gdy wedle suchej notatki kronikarskiej „zakon krzyżowy zburzył miasta i grody Gdańsk, Tczew i Świecie i wielu wymordował". Wedle tradycji, przechowywanej długo w zakonie dominikańskim, rzezi tej dokonać mieli krzyżacy w dzień św. Dominika, w dzień odpustu, na który ściągała licznie szlachta i włościaństwo, przyczym wtargnąć mieli krzyżacy do Gdańska nocą, ukradkiem, a wymordowali nietylko rycerzy na murach, lecz nawet — jak brzmi skarga Polski, zanoszona do papieża — „więcej, niż dziesięć tysięcy ludzi orężem pobili, dzieciom w kołyskach kwilącym śmierć zadawali". Historycy pruscy — jak gen-major G. Köhler — nie podają zresztą w wątpliwość faktu zburzenia miasta i rzezi, wyjaśniają jedynie okrucieństwo tych metod wojennych brakiem dostatecznie licznego wojska, co nie pozwalało zakonowi na pozostawianie wystarczająco silnych załóg w zdobytych miastach.

Na podbitych w ten sposób przez zakon ziemiach osiadał żywioł niemiecki głównie po miastach, gdy na przedmieściach i po wsiach utrzymywała się nadal polskość; niemniej, choć osadnicy niemieccy popierani byli niewątpliwie przez władze zakonne, życie wewnętrzne czysto handlowego Gdańska z trudem godziło się z militarną z gruntu organizacją zakonnego państwa. Leżał przecież Gdańsk na szlaku handlowym, wiążącym zachód Europy po przez m. Północne i Bałtyk z Polską i wschodem europejskim; szlakiem, który z końcem XIII w., a potym w ciągu XIV i XV stulecia nabierał coraz większego znaczenia. Dzięki też temu wyjątkowo korzystnemu położeniu staje się Gdańsk jeszcze za panowania zakonu jedynym portem, wywożącym produkty polskie i oderwany od Polski, zniemczony, niemniej właśnie dzięki Polsce staje się Gdańsk bogatym miastem handlowym, stolicą pruskiego okręgu hanzeatyckiego. Gdy przecież wzrost dobrobytu gdańskiego utrudniało zawistne, chciwe bogactw, a przytym uprzywilejowane, bo wyposażone we władzę państwo zakonne, zrozumiała się staje niechęć gdańszczan do rycerstwa krzyżackiego i niewątpliwe ciążenie niemieckiego Gdańska ku państwu polskiemu, ciążenie, które się wyraża w gorącej radości Gdańska na wieść o zwycięstwie grunwaldzkim, w wypędzeniu przez „rozjuszony lud" niedobitków krzyżackich, jacy się po Grunwaldzie schronić chcieli w Gdańsku, a wreszcie w hołdzie, złożonym przez burmistrzów i rajców gdańskich w obozie zwycięskiego Jagiełły.



Fot. O. Jabłoński **Studnia Neptuna w Gdańsku**

Za nazbyt pośpiesznie złożony hołd zapłacili życiem burmistrze Letczkow i Hecht oraz rajca Gross, ale nie ostudziło to uczuć gdańskich do Polski. Gdy szlachta i miasta pruskie utworzyły w r. 1440 związek pruski, który w 12 lat później wypowiedział się wyraźnie za Polską, a w r. 1454 wysłał posłów do króla Kazimierza Jagiellończyka z prośbą o przyłączenie do Polski ziem, jakie dawniej do niej należały, mieszczanie gdańscy zdobyli i zburzyli zamek zakonny, a potym brali udział w wojnie trzynastoletniej, utrzymując własnym kosztem do 15 tysięcy zaciężnego żołnierza, który uczestniczył w zdobyciu Malborga i wespół z rycerstwem polskim rozbił pod Puckiem ostatnie szeregi krzyżackie.

Nagroda za te ochotnicze posiłki była istotnie królewska, jak to przyrzekł Kazimierz Jagiellończyk. „Privilegia Casimiriana" z lat 1454 i 1457 zastrzegały dla przyłączonego odtąd do Polski Gdańska autonomię tak obszerną, że niemal równą unii, wiążącej dwa organizmy suwerenne. Miał więc Gdańsk nietylko koronę w herbie i czerwony wosk burmistrzowskiej pieczęci, ale i uprawniony był do bezpośrednich rokowań z zagranicą, mógł bić własny pieniądz, stanowić własne prawa, władać rozszerzonym terytorium miejskim i podmiejskim, utrzymywać twierdzę i własne wojsko zaciężne.

Dzięki połączeniu się z Polską, dzięki autonomii gospodarczej przede wszystkim, rósł Gdańsk w zamożność i dostatek, stając się jednym z najbogatszych miast średniowiecza — perłą Rzeczypospolitej.

**Stanisław Poraj**

# Noce urokliwe

Piękna syrena w porcie kopenhaskim smętnie patrzyła na ślad, niknący na wodzie za smukłym żaglowcem o obcej nazwie: „Zawisza Czarny“. — Syrena zawsze patrzy ze smutkiem i zadumą.. Statki dzień w dzień przychodzą i odchodzą, burząc potężnymi śrubami wodę, czasem, ale coraz rzadziej, zawijają żaglowce, białe i ciche skrzydlate ptaki o dziwnych nazwach, z różnych stron... Ten, którego cień przesuwa się teraz z fali na falę, był tu już kiedyś, może jeszcze kiedyś powróci... a teraz, napełniwszy wiatrem żagle, bierze kurs ku skalistym brzegom Szwecji, ku fiordom Północy.

Nie wiezie pasażerów, ani towarów — załoga jego płynie na połów uroków morza, po siłę i hart, po wiatr i słońce, po szeroki oddech młodych, spragnionych swobody rozległych przestrzeni — płuc.

Na maszcie harcerska bandera.

Port, niknący w oddali, dostarczył załodze wielu wzruszeń i wrażeń. Ten i ów długo tkwił w którymś z licznych muzeów Kopenhagi przed jakimś szczególnie go poruszającym obrazem lub rzeźbą, którego wspomnienie przez długie lata nosić będzie; ten i ów skrzętnie obserwował urządzenie portu i miasta, głowiąc się, jakby to na grunt ojczysty przeszczepić; ktoś inny, zabrał ze sobą na morską włóczęgę błękitną radość czyichś skandynawskich oczu... Wszystkim szumi jeszcze w uszach wartki potok życia starej Kopenhagi — a tu już znowu szumi morze...

Dzień za dniem mija, noc za nocą... Dni trud twardy żeglarski wypełnia, a noce, noce urokliwe, noce niezapomniane ślad w duszy głęboki ryją, czarem morza przedziwnym serce poją.

...Mgła. Ląd daleko, gwiazd nie widać, szarość i mrok wokół. Żagle zwisły bezwładnie. Fala cicho liże burty... Horyzont? Dziób statku go dosięga, rufa zeń się wynurza... Osią świata jest grot maszt. Mgła, mgła... i tak cicho... Morze, jakby się gdzieś zapadło, jakby nie istniało. Tylko ten nikły krąg czarnej wody i my, nasz statek — i nic więcej. Ale oto — jakby z drugiego końca świata, jakby z dna oceanu, słychać daleki, huczący odgłos, przenikający mroczną ścianę mgły. To jakiś statek rykiem syreny oznajmia, że jak my, tnie dziobem noc, wodę i mgłę...

A potym — o świcie, przychodzi nagły, porywisty wiatr, rozpędza precz mgły, targa żagle, wypędza senną załogę na pokład, marsowych żeglarzy goni wysoko w górę na maszty, sternikowi kołem szarpie...

Mija dzień, słońce, złocista kula stacza się za



Szkuner - jacht „Zawisza Czarny“



**Syrena w porcie jachtowym w Kopenhadze**

horyzont, i znowu noc, znowu morze roztacza swoje nocne uroki. Wciąż inne, nieprzebrane...

Dziób odrzuca w lewo i prawo bryzgi fosforyzujące srebrzyście, za rufą wlecze się szlak świetlisty, fala szumi raźniej...

Niebo skrzy się milionami gwiazd, Wielki Wóz wytoczył się wysoko, Orion leniwie dźwiga się z odmętów na niebo... Kolumny masztów i żagle na nich rozpięte sterczą wysoko w górę, ku gwiazdom, jak trzy uroczne gotyckie wieżyce kościoła. Czasem niebo naukos przetnie meteor, czasem za rufą zakwili nocą lecąca mewa...

Ludzie, rozstawieni na stanowiskach — czuwają, inni, z wachty służbowej, ale chwilowo nie zajęci, i bardziej spragnieni snu, niż uroków nocy, plasują się w zacisznych kątach, by bodaj w pozie półstojącej, w oparciu o liny, o burtę, o byle co, zdrzemnąć się trochę. Noc jest spokojna — statek lekko się kołysze, niebo pogodne.

Kilku innych zbiera się na dziobie, tam, gdzie „oko“ pełni swą nużącą a odpowiedzialną służbę. To ci, których morze i noc bardziej pociągają, niż możność zdrzemnięcia się, to romantycy morza. Romantycy... ale któżby się z nich przyznał, że jest w morzu rozmiłowany, że ma ono dla niego urok nieprzeparty.

Każdy znajdzie tysiące powodów, którymi wytłumaczy swój pobyt na statku.

Miłość morza, jak każda miłość, lubi dyskrecję. „Fanatyk“ — powiedzą koledzy, z odcieniem ironii i politowaniem o takim, który się wyrwie ze swymi uczuciami do czegoś, co jest tylko mokre i słone. Ale noc i morze robią swoje. Gwiaździsta otchłań nieba i mroczna głębia morza nastrajają każdą wrażliwą duszę.

Oto ktoś zaczyna mówić wiersz Majakowskiego... potym Jesienina... ktoś drugi, własne strofy o klan-

gorze żórawi, kiedyś, dawno minioną nocą lecących na wyraj... Po chwili ktoś nuci smętną, kozacką piosenkę o Sahajdacznym... a morze szumi, szumi cicho jak step, kołysany wiatrem. Wiatr porywa strzępy słów i melodii i rzuca je na fale, które poniosą je ku duńskim, szwedzkim brzegom, na fale, których nigdy nie cięły kozackie czajki zaporożców.

O morzu nikt nie mówi, nikt nie śpiewa. Jest zbyt blisko i zbyt piękne. Ono samo jest poezją, jest najcudowniejszą baśnią. Oto szumi, śpiewa... Odbywa się jakieś przedziwne, uroczyste misterium żywiołu. Gwiazdy skrzą się tysiącem blasków... Czas mija. Dzwon okrętowy oznajmia godziny. Co pół godziny słychać głos z dziobu ku rufie: „światła pozycyjne się palą".

O świcie, gdy gwiazdy zbledną i zgasną, nowa wachta wychodzi na służbę.

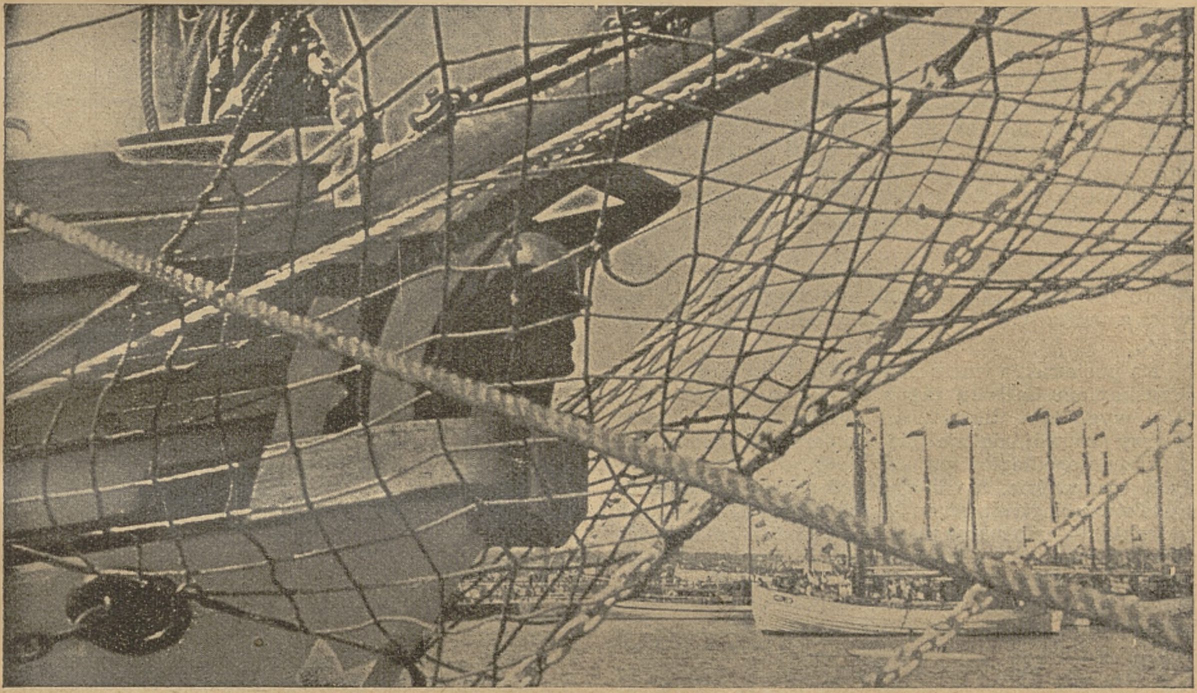
Zwolnieni ze służby schodzą pod pokład unosząc czar jeszcze jednej, przepięknej nocy na morzu.

Noce przepiękne, noce urokliwe...

...Tam, u wybrzeży duńskich, gdy księżyc srebrzył wody Sundu i dachy miedzią kryte zamku nieszczęsnego królewicza Hamleta... tam, pod Arkoną, u brzegów Rugii, gdzie szept modłów z odwiecznej, prasłowiańskiej kontyny i szmer dębów świętych niósł nam cichy wiatr od lądu... — na głębiach Bałtyku, gdzie tylko plusk fal i meduz przezroczyste welony... — gdzie burz tylko szał i sztormów dzika gonitwa, gdzie pian skłębionych królestwo i gromów, bijących w wodę... tam, gdzie czar najmilszy, gdzie największa się czai przygoda, gdzie trud najtwardszy i bój najzawziętszy i huk fal przepotężny i grób najcichszy...

Tam, gdzie dusza się pławi w pięknie i urok w siebie chłonie, gdzie serce męstwem wzbiera ze wszech uczuć największym, umiłowaniem żywiołu — młodzi harcerze uczą się żeglarskiego rzemiosła.

**Bronisław Miazgowski**



Fot. O. Jabłoński

**Galeon s. j. „Zawiszy Czarnego"**

## Posiedzenie Zarządu F. O. M.'u

Dnia 5 października 1936 r. w Generalnym Inspektoracie Sił Zbrojnych odbyło się zebranie Zarządu **Funduszu Obrony Morskiej**. Sprawozdanie objęło okres czasu od dnia 1 maja 1935 r. do 1 października 1936 r. Ogólny wynik zbiórki na łódź podwodną im. Marsz. J. Piłsudskiego wraz z pieniędzmi zbieranymi na ten cel w wojsku, wyniósł **przeszło siedem milionów złotych**. Fundusz Obrony Morskiej wpłacił na budowaną już łódź podwodną złotych 3.415.00.—. Łódź ta będzie gotowa już w grudniu 1938 r., a spuszczona na wodę prawdopodobnie w grudniu 1937 r.

Część sprawozdawczą zebrania uzupełniło sprawozdanie kmdr. Ksawerego Czernickiego, członka Zarządu Funduszu Obrony Morskiej i zastępcy Delegata Rządu, który z ramienia Kierownictwa Marynarki Wojennej omówił postępy budowy i wydatkowanie sum F.O.M.-u.

Po referacie, omawiającym dalszy program, zebranie przyjęło szereg wniosków. Zarząd F.O.M. stwierdzając, że analiza II-go roku zbiórki wykazała przede wszystkim dużą ofiarność Oddziałów L.M.K., skonstatował, że dalsza rozbudowa L.M.K. będzie wielką pomocą w zwiększeniu zasobów. Zarząd kładzie w dalszym ciągu nacisk na zorganizowanie dla celów zbiórki — korporacyj i zrzeszeń zawodowych, oraz zwrócił się do Zarządu Głównego L.M.K. o zorganizowanie Sekcyj Obrony Morskiej we wszystkich Oddziałach. W okresie sprawozdawczym bowiem, okazało się, że na 1547 Oddziałów L.M.K. było tylko 940 Sekcyj Obrony Morskiej. Zarząd F.O.M. wyraził poza tym serdeczne podziękowanie L.M.K. oraz Komitetowi „Święta Morza" za pracę. Zatwierdził plan pracy organizacyjnej i propagandowej na III-ci rok zbiórki. W przekonaniu, że łącznie ze zbiórką w armii potrzebne fundusze całkowicie będą zebrane na łódź podwodną już mniej więcej w połowie 1937 r., Zarząd F.O.M. zlecił ustalenie z Kierownictwem Marynarki Wojennej przygotowanie i przedłożenie programu dalszej rozbudowy floty z pieniędzy społecznych. W końcu Zarząd F.O.M. uchwalił, że III-ci rok zbiórki trwać będzie tylko 8 miesięcy, to znaczy od 1 maja 1936 r. do 1 stycznia 1937 r., a to celem uzgodnienia roku obrachunkowego Ligi z rokiem obrachunkowym F.O.M.

# Morze w literaturze pięknej

## Sprawa kolonialna w beletrystyce polskiej dawniej a dziś

Właściwie tytuł powyższy jest nieco naciągnięty, żadnej bowiem sprawy kolonialnej w naszej literaturze pięknej nie da się zauważyć. Istnieje natomiast kilka książek, które, zebrane razem, dadzą nam obraz ubóstwa piśmienniczego w tym zakresie, ubóstwa znamiennego, bo odzwierciedlającego niemal kompletny brak naszych zainteresowań kolonialnych.

Kwestia ta jednak nie jest tak groźna, jakby się to na pierwszy rzut oka wydawało. Rzeczywistość z pewnością da sobie radę bez pomocy literatury.

Na pocieszenie warto przypomnieć sobie, że przed odzyskaniem Bałtyku przez Polskę — o wiele gorzej wyglądała literatura **marynistyczna**, której żywszy rozwój datuje się dopiero od niedawna. Z przedniepodległościowych pozycyj marynistycznych (oczywiście, nie biorąc pod uwagę twórczości z wieków ubiegłych, aż do Mickiewicza i Słowackiego włącznie) — możnaby przytoczyć bodaj tylko dwie: „Sonety morskie" (1902) M. Zaruskiego i „Ocean" (1917) W. Sieroszewskiego. To chyba wszystko o morzu. Natomiast utworów, związanych nie tyle z koloniami, ile z **„zamorzem"**, było odrobinę więcej, że wymienić można choćby: **„Listy z podróży"** (1876), **„Za chlebem"** i **„Latarnik"** (1882) oraz **„W pustyni i w puszczy"**, **„Pieszo przez Czarny Ląd"** i **„Listy z Afryki"** (1892) — H. Sienkiewicza; dalej: **„Pan Balcer w Brazylii"** (1910) — M. Konopnickiej, wreszcie: **„Beniowski"** (1916) i drugi tom tej powieści: wspomniany już wyżej **„Ocean"** — W. Sieroszewskiego.

Powstanie i żywiołowy rozwój Gdyni, która swą rzeczywistością, przechodzącą marzenia poetów, daleko wyprzedziła ich pieśni, sprawiły, że literatura nasza poczyna przyswajać sobie nieznany jej przedtem rodzaj tematowy: marynistykę, która dzisiaj, po zaledwie kilku latach istnienia, już liczy się w dziesiątkach pozycyj. Natomiast „zamorska" literatura piękna prawie wcale naprzód się nie posunęła, tym samym pozostając daleko w tyle za marynistyką.

Zauważamy tu więc proces następujący: 1) dawniej marynistyka przedstawiała się gorzej, aniżeli literatura „zamorska"; 2) obecnie, na skutek obudzenia się w społeczeństwie dość silnych zainteresowań morzem, marynistyka się rozwija. Stąd wysnuć można wniosek, przewidujący, że o ile by w społeczeństwie naszym powstały odpowiednio silne zainteresowania kolonialne, wówczas zupełnie podobnie musiałaby rozwinąć się i literatura piękna, poświęcona koloniom.

Zwykle bywa tak, że wszelkie zagadnienia społeczne są przez literaturę wyprzedzane. Literatura podsuwa społeczeństwu pewne idee, mniej lub więcej podatne do wchłonięcia przez dane środowisko— i w końcu idee te przeradzają się w takie lub inne realne poczynania. Jeśli jednak chodzi o polskie sprawy morskie i kolonialne, to tu literatura nasza grubo spóźniła się, ba! musi doganiać rzeczywistość. Powodu tego odwrotnego stanu rzeczy należy poszukiwać zarówno w dotychczasowym, ogólnym charakterze naszego narodu, niechętnego do wyjścia z kurnego zaścianka domowego w szerszy, bogatszy świat, — jak też i w pewnym niedopatrzeniu sfer literackich, które, oglądając się na modne nowinki i prądy, przeciekające do nas stąd i zowąd, nie zauważają tego, co, na skutek inicjatywy niewielkiej grupy światłych ekonomistów i polityków, dziać się poczyna tuż pod nosem, we własnym kraju.

Dla sprawy morskiej ogół społeczeństwa już został rozbudzony. Dla kolonialnej — dopiero budzić się poczyna w dniach bieżących. Literatura jednak jeszcze nie wykazuje swych zainteresowań w tej drugiej kwestii, to też, rozpatrując dorobek, z kwestią tą związany, musimy — niestety — zadowolić się przeglądem wspomnianych wyżej dzieł sprzed wojny światowej, oraz kilku bardzo, ale to bardzo nielicznych utworów, napisanych współcześnie.

Mówiąc o dorobku przedniepodległościowym, użyłem zdania, że jest on związany nie tyle z koloniami, ile z „zamorzem". Jeśli bowiem pominęlibyśmy sienkiewiczowskie „Listy z podróży", „Pieszo przez Czarny Ląd" i „Listy z Afryki", które dziś zaliczylibyśmy do **literackich reportaży**, gdyż nie stanowią one takiego rodzaju utworów, jaki zwykliśmy zwać **beletrystyką**, — jeśli ponadto wyłączymy pedagogiczną i godną podziwu, lecz niewiele mającą wspólnego z zagadnieniami kolonialnymi, powieść dla młodzieży „W pustyni i w puszczy", — to wśród utworów pozostałych zaledwie dwa: **„Beniowski"** i **„Ocean"** Sieroszewskiego, uważać możemy jako kolonialne. Natomiast „Za chlebem" i „Latarnik" Sienkiewicza oraz „Pan Balcer w Brazylii" Konopnickiej— wliczać do tej kategorii nie należy; dlaczego — wyjaśnię to nieco dalej.

Z współczesnych beletrystycznych utworów „zamorskich„ — jako kolonialny uznać trzeba tylko jeden: **„Przygody Krzystofa Arciszewskiego"** J. B. Rychlińskiego.

Tylko ci dwaj pisarze: Sieroszewski i Rychliński, dali nam dzieła, naprawdę związane z koloniami, i, rzecz ciekawa: obaj zapatrzyli się w przeszłość. Książki, w której potrąconoby o jakąś strunę aktualniejszą, w literaturze naszej nie ma. Dwutomowe dzieło Sieroszewskiego, to historia martyrologii słynnego, awanturniczego magnata polskiego, Beniowskiego, który uciekłszy w r. 1771 z zesłania

rosyjskiego na Sybirze, zdobył okręt i poprzez Ocean Indyjski dotarł aż do Francji, by później w jej imieniu podbić Madagaskar i w końcu zginąć w starciu z... wojskiem francuskim. Bohaterem natomiast utworu Rychlińskiego jest niemniej słynny rycerz-awanturnik, Arciszewski, który, zaciągnąwszy się na służbę holenderską, stanął na czele Kompanii Zachodnio-Indyjskiej, by od Portugalczyków zdobyć dla Holandii niemal pół Brazylii, za co potem wdzięczni Holendrzy — zanim mu odpłacili gorzką niewdzięcznością — pierwej wybili na jego cześć w r. 1637 medal w Amsterdamie, a w Pernambuco wystawili pomnik.

Te trzy książki — to chyba wszystko. Obaj autorzy przedstawili nam dzieje polskich conquistadorów, przelewających własną krew i zdobywających kolonie — dla państw obcych.

Poza tym, na marginesie beletrystyki, godzi się podkreślić afrykańskie wspomnienia L. Janikowskiego, żyjącego uczestnika polskiej wyprawy St. Rogozińskiego do Kamerunu; książka ta, p. t. **„W dżunglach Afryki“**, aczkolwiek nie jest żadną powieścią czy zbiorem nowel, — w naszej literaturze kolonialnej stanowi pozycję, zasługującą na wiele uwagi.

Wszystkie pozostałe utwory, a więc wymieniane już: „Za chlebem“ i „Latarnik“ Sienkiewicza, „Pan Balcer w Brazylii“ Konopnickiej, oraz współcześnie napisane **„O Bartłomieju Klimie i o hawajskich gitarach“** (w tomie „Opowieści morskich) S. M. Salińskiego, opowieść, stanowiąca pendant do sienkiewiczowskiego „Latarnika“; dalej: **„Pionierzy“** B. Pawłowicza, **„Amerykanka“** Z. Kisielewskiego, **„Ach, te chamy w Ameryce“** W. Gąsiorowskiego, — oraz powieści dla młodzieży: **„Przez morza i dżungle“** J. Makarczyka, **„Chłopiec z piniorowych lasów“** B. Pawłowicza i **„Milioner Y“** F. A. Ossendowskiego, — wszystkie te utwory, które, jak widzimy, łącznie stanowią znaczną większość w naszej literaturze „zamorskiej“, poświęcone są sprawom nie kolonialnym, lecz — emigracyjnym. Jest to więc literatura piękna „wychodźcza“, z zagadnieniem kolonialnym związana w stopniu stosunkowo niewielkim.

Naogół, mówiąc o koloniach, stale popełniamy ten błąd, że wmawiamy w siebie, jakoby kolonie potrzebne nam były przede wszystkim w tym celu, byśmy mieli dokąd kierować nadmiar przyrostu naszej ludności. Stąd stałe plątanie zagadnień kolonialnych z osadniczymi. Wychodźtwo jednak, w razie przypuszczalnego uzyskania przez Polskę kolonij, nie będzie aż tak nieodzowne, jak obecnie, przeciwnie: ręce robocze przydadzą się w wytwórczości własnego przemysłu, gdy ten pocznie się rozwijać po otrzymaniu niezbędnego zastrzyku w postaci surowców kolonialnych.

Z pierwszych prób wydawniczych współczesnej literatury „zamorskiej“ odnosi się wrażenie, że literaci nasi, niedość zorientowani, główną swą uwagę poczynają zwracać wyłącznie ku sprawom osadniczym, ze szkodą dla o wiele ważniejszych spraw kolonialnych, które, — gdy zostaną załatwione w sposób, dla Polski pomyślny — automatycznie rozwiążą kwestię nadmiaru ludności.

Oczywiście, zarzutu powyższego nie można postawić autorom utworów, napisanych jeszcze wówczas, gdy marzenia przeciętnego Polaka obracały się nie w sferze kolonii, lecz — odzyskania niepodległej ojczyzny. Dla Sienkiewicza czy Konopnickiej mogły tedy istnieć tylko kwestie wychodźcze, pojmowane zresztą, w trosce o nierozdrabnianie całości sił narodu, zgoła odmiennie niż dzisiaj. Stąd więc nuta nieuleczalnego smutku i rozpaczliwość nostalgii („Latarnik“), stąd beznadziejność ponura(„Za chlebem“), stąd płaczliwość nadmiernie wilgotna, którą dziś dumnie wzgardzić nam wypada („Pan Balcer w Brazylii“). Bohaterowie tych utworów jednego tylko pragną: jak najrychlejszego powrotu do swych nędznych, brudnych chatynek w dalekiej Polsce. A gdy wreszcie nadejdzie chwila upragnionego powrotu, zawołają:

„...żegnajcież nam wy, wody i lądy,
Wy niezbrodzone puszcze, i wy góry!
Pobrałyście z nas śmiertelne przysądy,
Że my do waszej wtargnęli natury,
Lud polny, co ma nad zbożami rządy...“

Jakże inaczej, niż ten polny ludek, co rządzić chce tylko nad zbożami, bez walki jednak zwycięskiej z piniorową puszczą, — jakże inaczej przedstawiają się nam dzisiaj postacie osadników z Morskiej Woli w Paranie, lub polskich plantatorów w Liberii: silnych, zdobywczych, zwycięskich!

Społeczeństwo nasze poczyna się budzić. Literatura jeszcze śpi. A przecież wpadła mi w ręce książka, w której — ot, tak, między wierszami, na dwóch zaledwie stronicach dość grubej całości — polotna wyobraźnia autora sprawiła, że Polska już posiada kolonie!... Mam na myśli **„Wyprawę o zmierzchu“** Juliusza Żuławskiego. Młody ten autor, wolny od zawodowo - pisarskiego groszoróbstwa propagandowego, dał nam literaturę nieskażoną, czystą. Owe polskie kolonie, to rozwiązanie pewnej sytuacji, które jednego z bohaterów powieści — w sposób, wygodny dla autora — eliminuje z kart książki. Mianowicie ościenne państwo prowokuje w polskich koloniach zamieszki, na skutek czego patriotyczny młodzieniec zaciąga się do ochotniczej kompanii kolonialnej i opuszcza metropolię - Polskę.

Mniejsza o pewne wady powieści Żuławskiego. W tym bowiem miejscu pragnę podkreślić fakt znamienny, że w umyśle pisarza młodego, a zapowiadającego się ciekawie — w umyśle pisarza **polskiego** — kolonie, to nie jakaś mrzonka, nie żadne marzenie o gwiazdce z afrykańskiego nieba, — lecz konkretna rzeczywistość, którą ktoś z nas przecież wyprzedził.

**Zbigniew Jasiński**

# Nad trumną ś. p. Stanisława Zielińskiego

Pamiętam któryś z najupalniejszych dni lipcowych, kiedy na rogach ulic na straganach kwiaciarek jaśniały kolorowe pęki goździków i dalij. Lawa promieni dojrzałego lata spływała na kamienne tafle bruku. Znamy takie dni w Warszawie w czas wakacji, kiedy prawda życia wielkomiejskiego wydobywa z swojej symfonii szczególne nuty tęsknoty za spoczynkiem. Mdlejący turkot kół, obok tłumu ludzkiego wraz z pogłosami tramwajów i klaksonów zwierał się w trybach ruchu i nieustępliwego gwaru, mimo konanie sił i ciążenie bezwładu. Kontrast dwojga przeciwieństw — samotność, porzuconego w tym czasie w mieście człowieka, umęczenie jego oddechu żarem, wobec swobody zażywanej przez innych w przestrzeniach wolnego krajobrazu pól i lasów, — przypomniał mi wymowę zdarzeń ostatnich, walkę spalającego się życia ludzkiego na płonących w tym lipcowym słońcu skrzydłach śmierci.

Kupiłem garść goździków i poszedłem za ich więdnącem przeznaczeniem do ś. p. Stanisława Zielińskiego. Leżał wtedy w najdalszym pawilonie chirurgicznym szpitala Ujazdowskiego, gdzie poddał się powtórnej operacji.

W małej celce pobok długiego korytarza, pod białą warstewką pościeli znaczył się na łóżku cień wysuszonych kości. Głowa rzeźbiona z wosku, o wklęsłych policzkach i ciemnych zagłębieniach oczodołów, z trudem przechyliła się na poduszce w moją

stronę. Uśmiechnął się do mnie dziwną kreską, wyciągniętą szeroko wzdłuż wpadniętych warg.

I usłyszałem pytanie:

— Co słychać w Lidze?... Jak tam praca?...

W mądrem naczyniu ciała ludzkiego, opatrzonem mózgiem, sercem i gałązkami czynnych nóg i ramion, spełniło się w życiu tego człowieka, spełniło ponad pozór wszelkiej kruchości doczesnej, — ogromne, mocne, ofiarne i natchnione przeznaczenie jego duszy.

Już nie należał do tego świata. Patrzyłem bezradnie, z uciskiem w krtani, na S. Zielińskiego. Nie, nie, — mówiłem w myślach, — to niemożliwe! Czy tak ma wyglądać majestatyczny pochód śmierci? Czy ten trzeszczący szkielet, nakryty wysuszoną błoną skóry, ma zamknąć ostatni wyraz dążeń, ostatnie zwierciadło pragnień tego niezwykłego człowieka na ziemi?

Wrósł w nas S. Zieliński cudownym wprost przykładem tych ideałów zapału i entazjazmu dla pracy twórczej, które umiały połączyć dwie epoki: — noc polską, porywy walki o niepodległość, z jasnym dniem dzisiejszej współczesności i nadbudową dzieła dla szczęśliwego jutra pokoleń. Dla tej misji hartował siebie od dzieciństwa, gdy policzkowany w szkole za odmawianie podpisywania się po niemiecku, nadstawił potem rogate przekonania patriotycznej wiary aresztowaniom pod zaborem pruskim, sądom prasowym i więzieniom; gdy serce i ręce oddał najżywszym pracom konspiracyjnym w Poznaniu, Krakowie, Lwowie i Monachium; gdy kilkadziesiąt razy siły strudził dla przewoże... bibuły politycznej daleko, z wichrem u ramio... za kordon rosyjski do Warszawy, Wilna i pod Kijów; gdy ścigany z kąta w kąt, przeprowadzał w 1904 r. pierwsze wybory polskie do Reichstagu na Mazowszu Pruskiem i Mazurach, a w 1920 r. na tym terenie współdziałał jeden wśród nielicznych w beznadziejnie trudnej akcji plebiscytowej podczas obrony Warszawy; gdy w czynnej swojej działalności zakładał i prowadził przykładowo cenne redakcje „Straż nad Odrą" (Koźle na G. Śląsku w 1904 r.), „Mazura" (w Szczytnie 1906 r), a w naszych czasach — „Wychodźcę" i „Lot" (do dziś dnia wychodzące czasopisma w Warszawie); gdy...

— Co słychać w Lidze? — codziennie o to pytał S. Zieliński. Od 1927 r. ześrodkował tu na społecznym terenie L.M.K. wszystkie swoje natchnienia wiedzy, wszystkie myśli dla mnóstwa projektów, planów i zaczętych prac, opartych zawsze na jego chętnej i nigdy niestrudzonej pomocy. Z dnia na dzień i dosłownie z nocy na noc — do chwili ostatniej garnął się w sposób nadludzki do mrówczego kopca wiedzy, porzuconej w domu na jego biurku przy kochanych warsztatach kartotek, w stosach maczkiem pisanych brulionów, gdzie od tylu lat, jeszcze przed 1927 r., zbierał i skrzętnie układał, jak ogrodnik nauki, — przykłady dziejów historycznych **dla ducha naszych polskich tradycyj morskich i kolonialnych.**

— Kiedy przyślą mi korektę pierwszego arkusza...? — pytał codziennie i — czekał.

Ten pierwszy arkusz, o którym mówił, miał swoją własną historię. Odnosił się do drugiego wydania „Słownika Pionierów Morskich i Kolonialnych", które tuż przed śmiercią w znacznie powiększonych rozmiarach oddał był S. Zieliński do druku, przeznaczając mu tytuł: „Polacy na dalekich lądach i morzach".

Odbiegam od zamkniętych jego powiek. Widzę je inne, podobne do żywych, szumiących liści bujnego drzewa żywota, które wielki błękit nieba odbijały w jego jasnych, dobrych oczach.

Oto był kiedyś rok 1910, kiedy spojrzenie tęsknoty za nauką dla idei polskiej powiodło St. Zielińskiego po trudach pracy politycznej w kraju — na szlak emigracyjny. W bluzie zwykłego, fabrycznego robotnika pracował wtedy ciężko w Paryżu, gdy przypomniano sobie o nim w Rapperswilu. Wezwany tam przez Radę Muzeum Nar. Polskiego na stanowisko bibliotekarza, dobił wtedy do sławnej przystani pamiątek, opromienionej miłością Ojczyzny, i Jej najlepszych wzorów. Jął się odtąd archiwów, czerpiąc z dziejowych testamentów otuchę dla narodowej sprawy, jak przed nim Agaton Giller, Zygmunt Wasilewski i Stefan Żeromski. Wtedy z nieznanych dotąd materiałów publikuje St. Zieliński dokładny, a zarazem pierwszy zbiór opisów „Bitew i Potyczek 1863-4", uzupełniając go wzorowym indeksem przypisów do nazw miejscowości i nazwisk powstańców. Łączy się z tą pracą rapperswilską pierwsze jego posłannictwo — **morskie.** W 1914 r., gdy wojna wybuchła, gdy St. Zieliński uznał, że trzeba mu stanąć odrazu z miejsca po stronie ideologji legionowej i prowadzić szeroką akcję polityczną, oraz werbunkową ochotników, (za co stanął przed sądem wojennym w Szwajcarii), szczególny wtedy los przeznaczeń wybrał go **za pierwszego za granicą propagatora sprawy polskiego dostępu do morza.** Pracuje mianowicie razem z Konstantym Żmigrodzkim nad propagandową broszurą p. t. „La Marine Militaire de L'Ancienne Pologne", którą w 1914 r. w kilkudziesięciu tysiącach egzemplarzy sam rozpowszechnił na wszystkich szlakach polskiej myśli niepodległościowej i państwowo-twórczej.

To też po latach wojny, gdy spełniły się marzenia w utrudzonych bojach i nierozerwalne węzły złączyły nową Polskę z jej zagadnieniami morskimi i kolonialnymi, St. Zieliński z gotową erudycją, godną bibliotekarskiego pracownika Rapperswilu, a istotną dla idealnego znawcy pracy mrówczej, podjął się pierwszy u nas dzieła wydobycia tradycyj z mroków naszej marynistycznej i emigracyjnej historii.

Powstały w ten sposób wszystkie jego znane prace o charakterze przyczynkowym do biografii i bibliografii. Poświęca m. inn. wyprawie Stefana Rogozińskiego do Kamerunu dwie publikacje (w 1934 i 35 r.), a ciekawą broszurę znakomitemu uczonemu i działaczowi-podróżnikowi południowo-amerykańskiemu dr. Józefowi Siemiradzkiemu (1935 r.). Wydaje „Potrzeby piśmienictwa polskiego" w zakresie spraw morskich, migracyjnych i kolonialnych (1934 r.), „Ludzi morza i Pomorza" (1935 r.), „Wybitne czyny Polaków na obczyźnie" — 450 faktów, 250 notatek biograficznych (1935 r.), i w tym samym roku „Bibliografię czasopism polskich za granicą od r. 1830 do 1934 r.".

Ukoronowaniem jednak tych trudów niesłychanie pracowitych, zacnych i jakże dla wiedzy ogólnej potrzebnych, jest obecnie pozostawione w zupełnym opracowaniu dzieło St. Zielińskiego p. t. „Polacy na dalekich lądach i morzach".

— Znalazłem w dokumentach petersburskich materiały, odnoszące się do pobytu Zygmunta Sierakowskiego w Algierze! — powiedział mi raz z takim triumfem, jakby chodziło o rzecz zwycięstwa. Trzeba jednak znać metody nauki, trzeba wiedzieć, że z takich właśnie nitek wątłych i notatek z pozoru bez znaczenia, wyrastają źródła inspiracyjnych dociekań i badań w długim łańcuchu niekończących się nigdy odkryć i upamiętnień.

Kiedyś znów z szczególnym wzruszeniem opowiadał mi niezwykle interesującą historię zapomnianego żeglarza Adama Mierosławskiego (1815—1851 r.), romantycznego odkrywcy wysp na Oceanie Indyjskim i bohatera śmiałych wypraw na morza Australii i Archipelagu Malajskiego.

— Czy wie pan — rzekł kończąc — jaka idea przyświecała temu polskiemu rozbitkowi w jego dalekich podróżach i daremnych poszukiwaniach celu na drogach życia? Trzeba wiedzieć oto, że statek jego, który uległ na pełnym morzu rozbiciu przez huragan w 1850 r., a więc dwa lata po sławnej Wiośnie Ludów, zwał się — „Moja Polska". Dla tej Polski Adam Mierosławski z Oceanu Indyjskiego wspomagał swego brata Ludwika, późniejszego dyktatora, w powstaniu w Badenii, sprzedając Francji odkryte przez siebie wyspy St. Paul i Amsterdam.

Pracą swoją dowiódł St. Zieliński, że w pochodzie cywilizacji, w dziedzinach odkryć, podróżnictwa, osadnictwa i czynów ideowych dla myśli polskiej w najdalszych regionach zamorskiego świata, na setki liczyć możemy własnych Arciszewskich, Rogozińskich, Dybowskich, Czerskich, Czekanowskich, Sztolcmanów, Jelskich, Siemiradzkich i Strzeleckich, że wnieśliśmy przez dziejowe ich czyny do morskiej i kolonialnej historii naszej przeogromny dorobek prawa moralnego, na którym każdej chwili oprzeć możemy znane dziś programy zadań w sprawach żądań realnych na terenach zamorskich.

Dość wspomnieć, że w przedśmiertnym swym dziele zebrał St. Zieliński przeszło 2.000 życiorysów pionierów sprawy morskiej i kolonialnej: podróżników, odkrywców, zdobywców, badaczy, eksploratorów, emigrantów, pamiętnikarzy, działaczy i pisarzy migracyjnych — i że to jeszcze nie wszystko. Dalszy trud w tej dziedzinie natchnień i czynów pozostawił St. Zieliński nieśmiertelności ducha polskiego i nam samym.

Jakże mam żegnać w nim wieczność ducha, wyzwoloną z paleniska ciała, które na szlakach ziemi pozostawiło po sobie jakże niepozorne truchło mogilne w sosnowej kołysce, aby przecież jednak z zwykłej śmierci człowieka zrodzić nowe życie dla ciągłej, niestrudzonej walki myśli o coraz dalsze przestrzenie wiedzy i jej poznawania...

**Janusz Stępowski**

*Nowela*

# Pionierzy

W kajut-kompanii „SS Mercatora" spotykano Nowy Rok. Noc była jasna od miriadów gwiazd, rozsianych po całym niebie, a olbrzymi księżyc muskał promieniami czarny aksamit zatoki. „SS Mercator" — jeden z osiemdziesięciu statków Polskiego Towarzystwa Handlu Zamorskiego, stał przy nabrzeżu portowym w Ritorio — vis - à - vis składów kompanii, dużych, pojemnych magazynów, które ciągnęły się na dwa kilometry wzdłuż mola portowego. Już z daleka na nabrzeżu dały się słyszeć okrzyki i wiwaty i strzelanie korków od szampana, oraz dźwięki orkiestry okrętowej, które rozchodziły się daleko w ciszy ciepłej, tropikalnej nocy.

Zegar w kajut-kompanii „SS Mercatora" wybił właśnie godzinę dwunastą. Komendant statku, duży otyły mężczyzna, chrząknął zlekka, dając do zrozumienia, że chciałby powiedzieć kilka słów. Wśród zebranych gości — urzędników służby administracyjnej, plantatorów, właścicieli domów handlowych i pięknych pań — zaległa cisza oczekiwania.

Kapitan powstał powoli z fotela i, trzymając w ręku kieliszek z winem, zwrócił się do zebranych.

— Panowie i panie — rzekł grubym, tubalnym głosem. — Chcę wznieść toast za zdrowie i pomyślność tych wszystkich, którzy tutaj w Ritorio — osiem tysięcy mil od kraju — przez swą pracę i zbiorowy wysiłek stale tworzą nowe warsztaty pracy w naszej ojczyźnie i podnoszą dobrobyt jej obywateli. I... — tu kapitan uśmiechnął się do zebranych gości — Niech żyje nowy, pomyślny i szczęśliwy rok tysiąc dziewięćset osiemdziesiąty czwarty!

Toast kapitana, choć nieco oficjalny, został przyjęty okrzykami „wiwat!" i „niech żyje!", a jeden z gości, który już zdołał wypić dwie butelki szampana, wrzasnął nawet: „Hip - Hip - Hurra!!" — co ubawiło oczywiście całe towarzystwo.

Lecz w miarę, jak ubywało szampana — przybywało humoru, i oto po trzech czy czterech toastach, całe towarzystwo było tak rozbawione, że już wszystkie dalsze przemówienia tryskały humorem i dowcipem, co wywoływało jeszcze większe salwy śmiechu ze strony gości.

Jeden tylko człowiek z całego grona zdawał się nie brać udziału w ogólnym weselu. Na twarzy jego widniał wprawdzie uśmiech, lecz był to uśmiech wymuszony. Nikt zresztą nie zwrócił uwagi na tego siedemdziesięcioletniego starca o opalonej, zdrowej cerze i głęboko osadzonych błękitnych oczach, które patrzyły na świat ze starczą wyrozumiałością. I dopiero gdy kapitan statku pochylił się w jego stronę i skinął głową, jakby zapraszając do wygłoszenia mowy, oczy wszystkich zwróciły się w kierunku starca i z ust zebranych odrazu wydobył się jeden głos: — Prosimy... prosimy...

Staruszek uśmiechnął się swym dobrotliwym, jakby trochę zażenowanym uśmiechem i zdawał się ociągać przez chwilę. Lecz to jeszcze bardziej podnieciło obecnych i wszyscy zaczęli domagać się, aby coś powiedział.

Staruszek podniósł się z miejsca bardzo skonfundowany i trzymając kieliszek z winem w prawej ręce, zaczął mówić. Uśmiech znikł z kątów jego ust, twarz stała się poważna, a wśród obecnych zaległa kompletna cisza.

— Panowie i panie — zaczął staruszek. — „W dniu Nowego Roku przywykło się zwykle patrzeć w przyszłość, a nie w przeszłość. Przywykliśmy w dniu tym zapominać o minionych troskach i zmartwieniach, spodziewać się lepszego jutra. Lecz dziś, 1 stycznia roku tysiąc dziewięćset osiemdziesiątego czwartego, pozwolę sobie na wyłamanie się z tej tradycji. Dziś chcę wznieść toast za dwóch pierwszych pionierów kolonialnych — Władysława Martynę i Zdzisława Rochockiego, którzy dnia 1 stycznia w noc sylwestrową, dokładnie czterdzieści lat temu, zginęli w puszczy Gwadarajskiej z rąk niewiadomego przeznaczenia".

Zebrani spojrzeli po sobie; na twarzach ich malowało się zdziwienie. A jeden gość, ten właśnie, co wypił za dużo szampana, zwrócił się do mówiącego w te słowa:

— Któż to byli ci — Martyna i Rochocki? Nigdy nie słyszeliśmy o nich...

Staruszek spojrzał po zebranych swym łagodnym wzrokiem i uśmiechnął się. Po tym rzekł z wyrozumieniem:

— Ach, oczywiście. Panowie nic nie słyszeli o nich — postawił kieliszek i zajął ponownie swoje miejsce.

Wśród gości zaległa cisza jak makiem siał. Przez kilka chwil nikt nic nie mówił i następnie, jak to zwykle bywa, wszyscy zaczęli mówić naraz i głośno.

Starzec milczał, nie odpowiadając na pytania, i wreszcie, gdy wszyscy już się uspokoili, rzekł:

— A więc państwo chcecie, żebym opowiedział wszystko od początku. No, dobrze! Opowiem wszystko od początku. Chcę tylko uprzedzić, że historia ta może zmącić wesoły nastrój wieczora, a więc jeżeli..... Co proszę?... Oh, nikt nie oponuje. Doskonale.

— Proszę państwa, czterdzieści lat, to kawał czasu — szczególnie, gdy się patrzy na nie z perspektywy lat siedemdziesięciu. To, że nikt z was nie pamięta tych ludzi, nie może mnie dziwić. Byli to t. zw. cisi bohaterzy, ci, którzy giną dla sprawy bez rozgłosu i o których nie wspomina historia. Poza tym działo się to przecież bardzo dawno, wtedy jeszcze, gdy większości z państwa wogóle nie było na świecie.

— Otóż był to pamiętny okres uprzemysłowienia kraju, o czym państwo wiedzą zapewne z historii. Kraj był przeludniony, miejsca na roli nie mogło starczyć dla wszystkich, i oto rząd postanowił szukać dróg rozwiązania tego problemu. Przede wszystkim więc zwrócono uwagę na konieczność budowy

dużych warsztatów pracy, ażeby mogły zatrudnić nadliczbową ludność i podnieść poziom życia wszystkich obywateli. Dziś widzimy je w całym kraju — w Kielcach, w nowopowstałym Swarożu, w Gdyni, w Lublinie — te olbrzymie fabryki, tętniące pracą we dnie i w nocy — ogromne zakłady przemysłowe, w których pracują miliony robotników, inżynierów, techników i urzędników. Lecz wówczas wszystko to znajdowało się w sferze projektów. Trudność oczywiście polegała na tym, że aby stworzyć przemysł, należało mieć surowce, które przemysł ten przetwarzałby na gotowe produkty. Wówczas jednak sprawa przedstawiała się tak, że musieliśmy sprowadzać je z zagranicy, płacąc za nie wygórowane ceny, a ażeby uzyskać dewizy na zakup surowców, musieliśmy sprzedawać swoje produkty po cenach jak najniższych.

— I oto wtedy właśnie powstała w kraju kwestia kolonialna. I ile się nie mylę, to już w roku 1936 delegacja polska podniosła tę sprawę w Lidze Narodów i polskie żądania kolonialne zostały przyjęte w Genewie dość przychylnie. Lecz najciekawszem było to, że z chwilą, gdy świat zaczął ustosunkowywać się pozytywnie do naszych żądań, to duży odsetek ludności w kraju i niektóre organa prasowe starały się poprostu ośmieszyć całą tę ideję, twierdząc, że żądania te są objawem jakiejś niezdrowej megalomanii narodowej. Dziwne, czy nie tak? A jednak czego tylko nie wypisywano w tych dziennikach. Temat kolonialny nie schodził poprostu ze szpalt tygodników humorystycznych i był wyzyskiwany na wszystkie możliwe sposoby przez mniej lub więcej dowcipnych felietonistów. Rzecz prosta, że wszystko to szkodziło tylko naszej sprawie, gdyż ośmieszaliśmy siebie samych wobec zagranicy. Ale pomińmy te rzeczy. Nie należą one do tego opowiadania.

— Otóż w rok później, po tym pierwszym wystąpieniu delegacji polskiej w Genewie, powstało w Gdyni Towarzystwo Handlu Zamorskiego. Proszę państwa; to, co widzimy dziś — te fabryki, zakłady przemysłowe, 120 oddziałów rozsianych po całym świecie, flota osiemdziesięciu statków i kwitnące dzisiaj Ritorio — to rezultat czterdziestokilkuletniej żmudnej pracy, zapoczątkowanej przez garstkę zapalonych pionierów kolonialnych, o których sądzono wówczas, że mają źle w głowie. Do nich też należeli nasi bohaterzy — Zdzisław Rochocki i Władysław Martyna. Po raz pierwszy spotkałem ich tu w Ritorio po tym już, jak THZ wydzierżawiło olbrzymie tereny od rządu Guerty na sześćdziesięcioletnią eksploatację. Centrala THZ w Gdyni, wysłała mnie tu do Ritorio celem nadzorowania robót przy zakładaniu plantacji i tu też zetknąłem się z nimi po raz pierwszy.

— Obaj byli ludźmi odmiennych zawodów. Martyna był majstrem fabrycznym; Rochocki — byłym urzędnikiem jakiejś instytucji. THZ wysłało ich tu do Ritorio na jakieś dwa miesiące przede mną na czele partii imigracji osadników i zadanie ich polegało na zrealizowaniu pierwszych planów eksploatacji wydzierżawionych terenów. Otóż właśnie — eksploatacji. Brzmi to bardzo pięknie, gdy się mówi o tym przy suto zastowionym stole w tak miłym i wesołym towarzystwie, lecz dla tych pierwszych pionierów oznaczało to trzy długie lata walki, trudów, mozołów, niewygód, a przede wszystkim pracy, pracy i pracy.

Ritorio było wówczas małą osadą, składającą się z dwudziestu może domków i to wszystko. O dwa kilometry od Ritorio zaczynała się dziewicza puszcza— las, zbity jak mur — gęsty, nieprzebyty, strzegący swoich tajemnic od zarania wszechświata. Gdy wyładowano tu pierwszych emigrantów z okrętu na brzeg i gdy wyprowadzono ich za miasto, tam gdzie dziś ciągną się olbrzymie plantacje bawełny, gdzie stoją bogate zagrody osadników — ludzi tych ogarnęło przerażenie. Proszę wyobrazić sobie tylko. Gorący skwarny dzień; błękit tropikalnego nieba, buchający żarem popołudnia; grupa chłopów i kobiet w pstrokatych pasiakach łowickich — z dziećmi, z tobołami, z całym dobytkiem, a przed nimi las — dziewiczy podzwrotnikowy las, który rozsiadł się na ziemi i objął ją w swoje władanie. Chłopów ogarnęła rozpacz i beznadziejność; kobiety zaczęły płakać; szlochy i zawodzenia rozległy się wśród tłumu, a mężczyźni, wygrażając pięściami, zaczęli ciskać brzydkie przekleństwa w stronę Rochockiego i Martyny.

— I oto wtedy Martyna — olbrzymi mężczyzna, o szerokich barach i twarzy boksera, wlazł na pień złamanego drzewa i przemówił do niezadowolonych.

— Mówił nie dużo, lecz dobitnie. „Hej, wy mazgaje!" — odezwał się do chłopów. — „Przyjechaliście tu do Ritorio po chleb, bo w kraju cierpieliście nędze i głód. Przyjechaliście tu, żeby zdobyć ziemię, bo w kraju nie mieliście ziemi. A teraz, gdy oto macie ją, chcecie zwiewać do kraju. Dobrze. Niech ci, co boją się pracy, jadą do kraju. Nam ich nie potrzeba. Niech zostaną tylko najlepsi. Kto z nami, niech wystąpi naprzód".

— Lecz nikt nie wystąpił naprzód; tylko jeden Rochocki zbliżył się do Martyny i stanął przy nim, patrząc na wzburzony tłum. Martyna nie powiedział ani słowa. Zlazł z pnia, wziął do rąk olbrzymią siekierę i podszedł do najbliższego drzewa. I oto po chwili w puszczy Gwadarajskiej rozległy się pierwsze odgłosy cywilizacji.

— Gdy przyjechałem do Ritorio, spory kawał lasu był już wyrąbany. Trzeba było karczować pnie, a to — mówię państwu — była najgorsza robota. Martyna i Rochocki pracowali po szesnaście godzin na dobę, pracowali nawet w nocy przy świetle pochodni — dając niemy przykład innym osadnikom.

— I oto nie wiadomo kiedy tych innych osadników ogarnęła gorączka pracy, jakiś szał — opętanie poprostu. Dziwna rzecz, nikt przecież nie stał nad nimi, nikt ich nie poganiał — wszytko co robili, robili z własnej nieprzymuszonej woli, a jednak pracowali jak szaleńcy, nie zważając ani na czas, ani na upał, ani na zmęczenie, które niejednemu przecież musiało dawać się we znaki.

— Gdy przybyłem do Ritorio, odrazu wyczułem jakąś zbiorową psychozę; jakby rodzący się zmysł społeczności; ogólne dążenie do pewnego wytkniętego celu. Zdziwiło mnie to, gdyż chłop w owych czasach był raczej indywidualistą i cała ta sprawa wydała mi się przeto zupełnie niezrozumiała.

— Lecz już po tygodniu zrozumiałem wszystko. W barakach, które stały wówczas w miejscu obecnej rezydencji gubernatora, Rochocki co niedziela urządzał odczyty. Były to zwykłe pogadanki z osadnikami o możliwościach, jakie otwierały się przed nimi. Jednym z najważniejszych surowców, jaki importowano wówczas do kraju, była bawełna; miliony tonn sprowadzano jej ze Stanów Zjednoczonych, kosztem dużych poświęceń ze strony naszego eksportu, o czym mówiłem już zresztą. Rochocki podniecał umysły osadników perspektywami, jakie stały przed nimi. Przecież te tereny, wyrwane z takim mozołem puszczy Gwadarajskiej, można było zużytkować na plantacje bawełny. „Każde ścięte drzewo" — mówił zwykle — „to sto funtów bawełny; każde sto funtów bawełny, to ciężki grosz. Pieniądze leżą pod waszymi stopami. Zbierajcie je, póki czas". Chłopom nie potrzeba było powtarzać tego dwa razy.

— Panowie znają napewno powiedzenie, które kursuje dotąd w kraju. — „Jeżeli chcesz poznać pracę, jedź do Ritorio". Otóż jest to stare, lecz dobre powiedzenie. Tempo, nadane pracy przez tych dwóch prawdziwych pionierów, przetrwało czterdzieści lat, weszło w tradycję, w krew ich dzieci i wnuków i nikt mi nie powie dzisiaj, że Ritoryjczycy nie są najpracowitszymi ludźmi na świecie.

— Gdy patrzę, gdy badam Martynę i Rochockiego z perspektywy tylu dziesiątków lat, zdaje mi się,

że ludzie ci byli nie tylko pracowitymi pionierami. Zdaje mi się, że przed oczyma ich stała wizja bogatego, prosperującego Ritorio — jako cel, do którego powinni dążyć. Jestem pewny, że w wyobraźni swojej widzieli te olbrzymie plantacje bawełny, które ciągną się dziś na setki i setki mil w głąb lądu; te statki, które wiozą plon ich pracy — cenny surowiec, do kraju; te olbrzymie fabryki, zakłady przemysłowe, tkalnie i przędzalnie w ojczyźnie, w których znajdują zatrudnienie miliony ludzi.

— Gdy przymykam oczy, widzę Rochockiego, jak dziś, schylonego nad mapą w obecności inspektora THZ-etu, który przybył tu do Ritorio celem przeprowadzenia jakichś pomiarów. Widzę go, jak wskazując na białą plamę mapy — nie zbadaną, tajemniczą puszczę Gwadaraii — mówi do niego: — „Tu kryją się tysięczne możliwości, inspektorze. Bóg jeden wie tylko, ilu bogactw strzeże ta puszcza. Tysiące ludzi w kraju są bez pracy. Dajmy im pracę — wyrwijmy puszczy jeszcze więcej ziemi, jak najwięcej ziemi, żeby starczyło wszystkim". Zdawało mi się wówczas, że w oczach jego świtają fanatyczne błyski. Sądzę, że się nie myliłem. Był przecież przejęty ideją; była dla niego wszystkiem.

— I oto dnia 28-go grudnia roku tysiąc dziewięćset czterdziestego trzeciego, Rochocki i Martyna wyjechali z Ritorio konno, udając się w stronę tajemniczej puszczy, ażeby zbadać tereny dla przyszłych osadników. Pamiętam jak dziś ten przepiękny słoneczny poranek; nie było nawet zbyt gorąco i wszystko, cała przyroda rwała się wprost do życia. Odprowadziliśmy ich do skraju osady, życząc szybkiego powrotu. „Wracajcie na Sylwestra" — krzyczeli chłopi. „Będziemy na was czekać". — Machnęli w naszą stronę na znak pożegnania, spięli konie ostrogami i ziemia zadudniła pod nimi. Odprowadzaliśmy ich wzrokiem. Przez jakąś chwilę jechali razem, potym rozłączyli się i każdy popędził w swoją stronę. Któż z nas myślał wtedy, że nie ujrzymy ich już nigdy.

— Czekaliśmy ich na Sylwestra, spodziewaliśmy się następnego dnia, potem sądziliśmy, że wrócą lada chwila. Lecz Rochocki i Martyna nie wracali. Niepokój o ich losy ogarnął nas. Czwartego dnia zorganizowaliśmy ekspedycję i udaliśmy się do puszczy. Szukaliśmy ich przez trzy dni. Wkońcu natrafiliśmy na ślady kopyt końskich i idąc tymi śladami, dotarliśmy do miejsca. Rochockiego znaleziono w odległości jakichś piętnastu kilometrów od skraju puszczy; Martynę o wiele dalej. Obaj nie dawali już oznak życia, a ciała ich były nawpół zjedzone przez mrówki. Sądząc ze stanu rozkładu, obaj musieli zginąć w noc sylwestrową, wtedy, gdy tak czekaliśmy na nich.

— Mówiono o tym wiele. Snuto najfantastyczniejsze przypuszczenia. Przeprowadzono również autopsję zwłok, lecz nie wykryto żadnych śladów trucizny lub coś takiego. Cokolwiek więc było przyczyną ich śmierci, pozostanie tajemnicą puszczy, która zemściła się na białych pionierach, chcących wyrwać jej ziemię.

— I oto wszystko, moi państwo. Pamięć o nich żyła wiele lat, lecz oto przyszli nowi ludzie, nastały nowe czasy i wszystko poszło w zapomnienie. Jednakże gdy patrzę dziś na kwitnące Ritorio, na te obszerne plantacje, na bogate zagrody osadników i widzę jak kraj nasz wybija się na czoło najpotężniejszych mocarstw świata, myśl moja wraca bezwiednie ku tym dwum dzielnym pionierom, którzy walczyli i zginęli o dobrą sprawę.

**Leonard Cwalina**

# Notujemy

Ach, ten światek ignorantów! — tak chciałoby się westchnąć, gdyby było warto... Westchnienia jednak nic tu nie pomogą: każdy ma swój światek, swego Światka, i każdy często bywa świadkiem, jak nawet oficjalne świątki — zdawałoby się: światłe — bajdurzą o tym, o czym nie świetnie wiedzą.

O Lidze Morskiej i Rzecznej — wspomina w felietonie p. t. **„Basiuta"**, zawartym w n-rze 20-tym czasopisma **„Film"** — sam Światopełk Karpiński. Wyświęcony na laureata „nagrody młodych" Polskiej Akademii Literatury, poeta nie wie o tym, że od roku 1930, to znaczy od sześciu z górą lat — instytucja nasza zwie się Ligą Morską i **Kolonialną.** Wiedzą o tym wróble na dachu oraz chłopcy, sprzedający gazety. Światopełk natomiast Karpiński napewno nie zdaje sobie sprawy i z tego, że rok bieżący jest rokiem kolonialnych wystąpień Polski nazewnątrz.

*

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej ogłasza następujący konkurs na najlepszy artykuł kolonialny, zamieszczony w prasie codziennej lub periodycznej w okresie między 15-tym listopada a 28-ym listopada r. b.

Konkursowi nie podlegają publikacje, drukowane w czasopismach Ligi Morskiej i Kolonialnej.

1) Do konkursu zgłaszać należy już wydrukowane w poszczególnych pismach artykuły, nadsyłając je pod adresem „Dział Prasowo - Propagandowy Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej", Warszawa, ul. Widok 10, III p. — z dopiskiem „Na konkurs prasowy", po 5 egzemplarzy danego czasopisma.

2) Termin nadsyłania prac upływa w dniu 5-go grudnia r. b. Decyduje data stempla pocztowego. Jeden autor może nadesłać jeden lub więcej utworów, drukowanych w jednym lub więcej czasopismach. Artykuły mogą być podpisane.

3) Zostawia się zupełną swobodę co do zakresu rozmiarów i ujęcia tematu, przyczym treść konkursowej publikacji musi być związana z polskimi dążeniami i potrzebami kolonialnymi lub dorobkiem polskiej pracy w przeszłości na terenach kolonialnych.

4) Nagrody wynoszą: I. — zł. 500.—, II. — zł. 300.—, III. — zł. 200.—, IV. — zł. 100.—.

Nagrody nie będą dzielone, t. zn. niezmiennie wszystkie zostaną przyznane przez jury, według podanej kolejności.

*

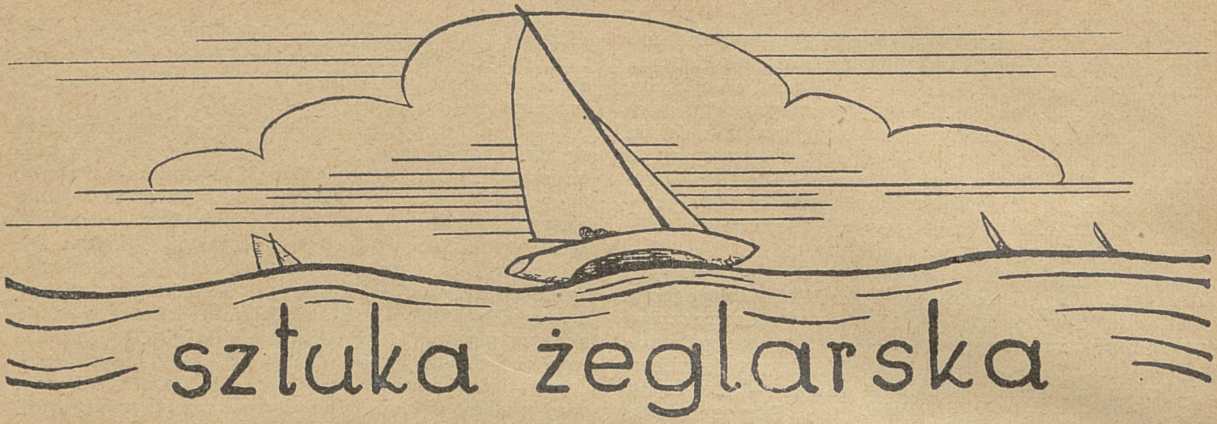
Wyszła z druku, nakładem L. M. K., książka Stanisława Kosko **„Przez trzy oceany"** — reportaż z podróży dookoła świata na polskim statku szkolnym „Dar Pomorza". Autor, kapitan żeglugi wielkiej, pokazuje nam barwny, egzotyczny świat, jaki widział wraz z wychowankami gdyńskiej Szkoły Morskiej.

Skład główny „Biblioteka Polska", Warszawa, Nowy Świat 23. Cena książki zł. 4.—.

*

W wyniku konkursu prasowego, ogłoszonego przez Gł. Komitet Wykonawczy Święta Morza 1936, na najlepszą pracę, związaną z zagadnieniami morskimi, — sąd konkursowy (w składzie pp.: min. A. Bobkowski, jako przewodniczący, oraz członkowie: prezes PAL W. Sieroszewski, dyr. depart. morskiego MPiH L. Możdżeński, prezes W. Giełżyński i dyr. Biura Zarządu Gł. LMK J. Dębski) przyznał następujące nagrody: I (500 zł.) — M. Wańkowiczowi za felieton **„To nie Somosierra morska"**; II (300 zł.) — inż. J. Ginsbertowi za nowelę **„Potrzebna"**; III (150 zł.) — W. Korabiowskiemu („Strońciowi" ze „Lwowskiej Fali") za reportaż **„Gdynia — po raz pierwszy"**; IV (50 zł.) — H. Zbierzchowskiemu za wiersz **„Na Święto Morza"**. Poza tym wyróżniono wiersz **„Pieśń minionych dni"** Cz. Wołłejki, ucznia 3-ej kl. Gimnazjum Państw. w Grodnie, oraz podkreślono wielką wartość doskonałego, lecz na konkurs niezgłoszonego artykułu p. t. **„Morze"**, wydrukowanego bez podpisu w **„Gazecie Polskiej"** z dnia 28.VI. b. r.

**Zb. J.**




# Papierowa nawigacja

Są dwojakiego rodzaju nawigacje: nawigacja papierowa i nawigacja rzeczywista.

Nawigacja papierowa —to malowanie drogi statku po mapie morskiej z pobożnym życzeniem, lub niczym nieuzasadnioną wiarą, że będzie to rzeczywista droga statku nad dnem. Nawigacja rzeczywista — to taka nawigacja, w której malowana droga po mapie na tyle jest zbliżona do faktycznej drogi statku na morzu, że pozwala na szczęśliwe omijanie mielizn i raf podwodnych i szczęśliwe trafianie do celu podróży.

Nawigację papierową potrafi uprawiać każdy, mniej lub więcej zapoznany z teorią nawigacji. Do tego wystarczy przeczytać podręcznik nawigacji i nauczyć się obchodzenia z przyrządami nawigacyjnymi.



Fot. O. Jabłoński Szkolna fregata „Dar Pomorza"

Nawigację rzeczywistą może uprawiać wyłącznie żeglarz, który niejeden raz był na morzu i samodzielnie określał rzeczywiste położenie swego statku.

Nawigator papierowy kocha się w kompasie, pelengatorze i logu — darząc je bezgranicznym zaufaniem, które pryska dopiero wraz z pierwszym wstrząsem o podwodną skałę, lub z pierwszym głuchym jęknięciem piersi statku o piaszczyste dno. Dla sondy natomiast nawigator papierowy ma tylko teoretyczne uznanie i używa jej rzadko — bo wyniki sondowania wprowadzają dziwne zamieszanie do malowania na mapie; nie zgadzają się one z tym, co „powinno być" i co pokazuje mapa pod wyrysowaną kreską kursową. Przyjmuje się ten wynik wobec tego niechętnie i odnotowuje leciuteńko ołówkiem obok grubej, twardej rysy kursu statku, po której przyzwoity statek powinien płynąć, jeśli ma choć trochę szacunku dla papierowych nawigatorów.

Zaś nawigator rzeczywisty głównie ufa swemu wzrokowi i kocha się w sondzie. Log i kompas z przyległościami traktuje jak nieczyste bestie, nad którymi trzeba stać stale z batem i które przemyśliwają tylko, w jaki sposób skorzystać z nieuwagi swego pogromcy, by błyskawicznie sfałszować swe wskazania, zachowując się nadal z najobłudniejszą miną „jak gdyby nigdy nic".

Nawigator papierowy uważa, że jak wyda rozkaz sternikowi, by trzymał kurs „47½°" (szczególnie te „i ½°" jest ważne) — to sternik będzie prowadził statek w granicach 46½° — 48½°! albowiem powiedziane jest w „piśmie świętym" (podręcznik nawigacji), że „porządny sternik powinien sterować z dokładnością do 2°". A sternicy papierowego nawigatora są porządnymi sternikami.

Nawigator rzeczywisty sam nieraz stał przy sterze i wie,..... co to warte!

Nawigator papierowy wylicza całkowitą poprawkę kompasu z dokładnością do ¼ stopnia, ale zato w określeniu dryfu pomyli się o 1½ rumba (17°).

Nawigator rzeczywisty — po sprawdzeniu zboczenia i dewiacji — na jachcie odrzuci je, jeśli nie przekraczają 3°, natomiast dryf określi z dokładnością do ½, a czasem nawet i ¼ rumba.

Dla nawigatora papierowego głównym źródłem wiadomości o kierunku i sile prądu są tablice prądu.

Nawigator rzeczywisty o kierunku i sile prądu sądzi po kierunku i wielkości nachylenia zakotwiczonej wiechy; a na pełnym morzu bada, czy ma również dość głębokości, gdyby go zdryfowało w kierunku wprost przeciwnym i na odległość dwa razy większą, niż to powiadają zacne tablice.

Nawigator papierowy śpi spokojnie na morzu — nawigator rzeczywisty śpi spokojnie dopiero w porcie. Z pasażerami — oddanymi pod opiekę tych

dwóch gatunków nawigatorów — jest zwykle naodwrót.....

Nawigator papierowy jest szczęśliwy na jakimś transatlantyku lub statku wojennym, gdzie dopiero użycie żyrokompasów, automatów sterowniczych, sond akustycznych, radiopelengatorów, aparatów podsłuchowych i t. p. wymysłów cywilizacji powoduje, że malowana po mapie droga zbliży się nieco do rzeczywistej drogi statku nad dnem nawet u papierowego nawigatora.

Nawigator papierowy, pomimo całej olbrzymiej nieraz teoretycznej wiedzy o nawigacji — nie poprowadzi jednak bezpiecznie małego jachtu. Tu bowiem kompas podczas sztormu odmawia nieraz posłuszeństwa, z logów — rozporządzamy tylko „hiszpańskim", jako sonda doskonale służy stare ogniwo dużego łańcucha kotwicznego, jako pelengator doskonałym jest kciuk lewej ręki, lornetką — własne oczy, stolikiem nawigacyjnym — własne kolana, a więcej „przyrządów" nie posiadamy. Tu trzeba umieć patrzeć, słuchać, rozpoznawać. Słońce, gwiazdy, kolor wody, głębokość, rodzaj i kierunek płynięcia innych statków, nawet przyniesiony wiatrem zapach (dosłownie) niewidocznego jeszcze lądu, wszystko to są cenne wskazówki, ale dla prawdziwego nawigatora.

Co tedy mamy robić, żeby stać się rzetelnymi nawigatorami, żeby móc prowadzić wspaniałe sportowe zawody z mgłą, prądami, nocą, ukrytymi rafami, błędami naszych przyrządów nawigacyjnych i nieudolnością własnych sterników — i, żeby te zawody zawsze wygrywać? Co robić, żeby nasze przypuszczenia o przebywanej przez statek drodze były tak bliskie rzeczywistości, by wystarczyło to do bezpiecznej żeglugi statku?

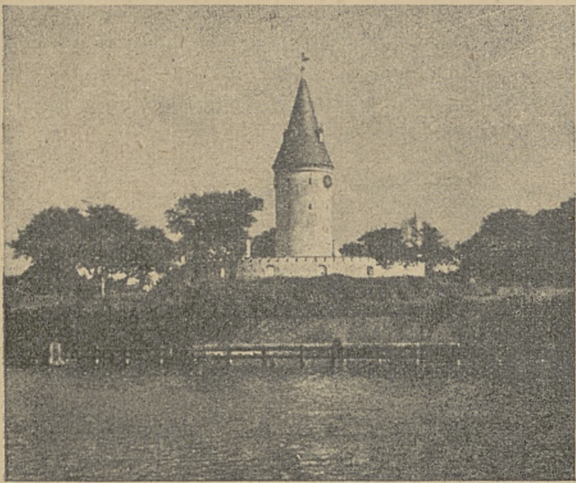
Otóż, przede wszystkim uświadomić sobie musimy, jaka zachodzi różnica między papierowym nawigatorem, a nawigatorem prawdziwym, t. j. to wszystko — co tu wyżej zostało powiedziane.

Po wtóre zrozumieć musimy, że prawdziwy nawigator nie marzy o tym, by zawsze dokładnie widzieć, gdzie jest statek — a marzy tylko o tym — by zawsze dokładnie móc wiedzieć, jaką jest maksymalna granica jego błędu w określaniu pozycji statku. Prawdziwy nawigator operuje nie kursami i punktami na mapie — a pasami i kołami, w obrębie których statek się znajduje. Bo to tylko niebezpieczna ułuda, że się po danej prostej posuwamy i w danym punkcie znajdujemy. Wystarczy, jeśli tylko będziemy wiedzieli napewno, że poza granicą danego pasa, czy poza obrębem danego koła znajdo-




Fot. O. Jabłoński **Fragment z Olimpiady**





Fot. O. Jabłoński
**Dawna twierdza gdańska w Wisłoujściu**

wać się napewno nie możemy; jest to już wszystko, co nam do bezpieczeństwa statku potrzeba.

Po trzecie — musimy dużo, bardzo dużo żeglować. (Jeśli mamy możność, to najpierw na większych statkach, gdzie nawigacja jest łatwiejszą, użycie przyrządów wygodniejsze i wyniki obserwacji dokładniejsze; potem zapoznajmy się z nawigowaniem w gorszych warunkach — na małym jachcie). Żeglowania po morzu nie zastąpią nam żadne akademie nawigacji.

Możemy to z czystym sumieniem stwierdzić, że cała teoria nawigacji, jaka jest potrzebna, by zupełnie szczęśliwie pływać całe lata po wszystkich morzach świata (z wyjątkiem żeglugi oceanicznej) — da się zmieścić w 4 godzinach normalnego wykładu. Wystarczy poznać mapę morską, kompas, pelengator, log, sondę, wiedzieć, co to całkowita poprawka kompasu i znać 2—3 sposoby określania pozycji statku przy pomocy pelengatora. Wyglądu znaków orientacyjnych, ogrodzenia niebezpieczeństw i całej reszty — najlepiej nauczymy się na pełnem morzu.

Oczywiście, nikomu nie zaszkodzą głębsze studia nad teorią nawigacji. Ale studia te dobrze jest przeprowadzić po uprzednim zapoznaniu się z morzem. Najlepiej, jeśli sztukę nawigacji opanowywać będziemy w następującej kolejności zajęć:

1) zdobycie kilku zasadniczych wiadomości z teorii nawigacji,

2) długa praktyka nawigacyjna na morzu,

3) (dopiero teraz) — dalsze studia nad teorią.

Taka kolejność motywuje się tym, że na morzu są całkiem inne warunki, niż przy wygodnym obszernym zielonym stoliku, w ciepłym, suchym pokoju. Wyobraźmy sobie, że znajdziemy się na jachcie podczas sztormu w miejscu niebezpiecznym — i, będąc zmoczeni i zziębnięci, z lekkim zawrotem głowy od ewentualnej choroby morskiej, z mokrą mapą, którą pieczołowicie staramy się schronić pod zasuwę luku wejściowego — mamy rozwiązać zadanie nawigacyjne, to jest np. określić, gdzie jesteśmy i zadecydować w ciągu najdalej 2—3 minut o dalszym kursie statku. Jeśli dołączymy do tego pewną dozę zdenerwowania początkującego nawigatora — to zgodzimy się, że na piękne transportery, ekierki, cyrkle, gumki i ołówki, oraz na precyzyjne pelengi, spokojną identyfikację brzegu i piękne zabawy w geometrię na mapie, miejsca tu nie ma. I w tej sytuacji lepiej byłoby, żeby początkujący nawigator zamiast wielkich teoretycznych wiadomości z nawigacji — wyuczonych „po łebkach" na wzór przeciętnych studiów lądowych — znał kilka zaledwie zasad, ale zato bardzo gruntownie — i postarał się w stosowaniu tych wiadomości nabrać rutyny.

Jeśli chodzi o szkolenie masowe młodzieży na różnych kursach żeglarskich — letnich, czy zimowych — to tylko tą drogą należy ich kształcić w nawigacji.

Bowiem „papierowych żeglarzy" mamy już aż za dużo.

**Captain Blood**

# Łódź naszych marzeń i snów

Nadeszła jesień. Wiatr hula po wodzie i pędzi przed sobą falę, wiatr wpada na brzeg, targa gałęzie drzew, zrywając ostatnie, jesienne liście. Nie cieszy już nas ten wiatr, bo na cóż się zda i komu, skoro żagle schowane, łodzie już śpią snem zimowym.

A żeglarze, czy śpią, czy czekają z założonymi rękoma na daleką wiosnę? Nie, praca ich wre w ukryciu, w czytelniach, salach, pokojach, gdzie zdobywa się nowy zasób wiedzy, na strychach, w warsztatach, piwnicach i szopach, gdzie z pracy, z ich trudu, powstają nowe łodzie, nowe królestwa wielkich marzeń. Deski i belki nabierają kształtów, gną się w żebra i stewy, pokrywają się ciałem poszycia, a budowniczy, w takt zgrzytu hebla czy stuku młotka, śni o dalekich wyprawach, o przygodach, o żaglu, który poniesie go w dal, o łodzi, która zadziwi świat.

Czy te sny się ziszczą? Czy też dozna zawodu? Czy popłynie w nieznane, zadziwiając świat?

Kto widział jole i jachciki, stojące w Gdyni, kto widział jole, spływające Wisłą przez Gdańsk, kto widział te krążowniki-potworki, te ożaglowane beczki Diogenesa i pływające kajuty, te zmarnowane setki godzin pracy, tysiące złotych i skarby zapału, marzeń i idealizmu, ten sceptycznie patrzeć się musi na sny nowego konstruktora. A zarazem burzy się na myśl, że tam, we wszystkich zakątkach Polski, ludzie znów się szarpią, pracują, ponoszą ofiary bez widoku rzeczywistego powodzenia.

Ci najlepsi wśród naszej młodzieży, przesiąknięci ideą morza, entuzjaści sprawy morskiej, poświęcają czas, siły i pieniądze, by móc wyruszyć na wodę... i doznają zawodu. Łódź ich jest do łodzi niepodobna, nie chce żeglować, nie nadaje się do niczego. Konstruktor zniechęca się często na zawsze.

Nie wchodźmy na tym miejscu w to, kto ponosi winę za te wszystkie nieudane próby, za zmarnowany zapał i majątek narodowy, lecz zastanówmy się, dlaczego większość „własnych konstrukcyj", które



Fot. O. Jabłoński **Widok Gdańska z ujścia Motławy**

u nas ujrzały światło dzienne, to takie straszne dziwolągi.

Są trzy zasadnicze błędy, tak często niestety popełniane:

1. **Złe założenie.** Łódź ma nadawać się do wszelkiej turystyki wodnej. Ma pływać po Prucie, po Wiśle, Naroczy, Zatoce, naturalnie, odbędzie też podróż do Sztokholmu, a potem ewentualnie do Australii.

2. **Zły projekt.** Aby sprostać tym różnorodnym zadaniom, musi łódź być kompromisem między jednoosobowym kajakiem, a „Darem Pomorza". Ma 4 metry długości i 2 metry szerokości, zanurzenie 5 centymetrów i kajutę, w której może się wygodnie poruszać 6 osób, poza tym 2 maszty (samosterowość!) i szturmwał. Projekt przewiduje naturalnie żebra i stewy gięte, jak we wszystkich „porządnych" jachtach i poszycie klepkowe nitowane.

3. **Złe wykonanie.** Do dyspozycji stoją: młotek, hebel, obcęgi, piła ręczna i dłuto. Poza tym, co najważniejsze, budowniczy pływał dotychczas tylko na kajakach, łodzi żaglowych, wykonanych przez dobrych fachowców, nie zna. Skutek: łódź koszlawa, krzywa, każda burta ma inny kształt, najfantastyczniejsze wykonanie wszelkich łączeń i spojeń. Zresztą, co tu opisywać. Każdy z nas już to widział.

Więc jakież powinno być założenie, zapyta zainteresowany. Poprostu: łódź, któraby się nadawała na wszystkie tereny sportu wodnego, nie istnieje. Małe rzeki wogóle nie nadają się do żeglarstwa. Można zaś mieć łódź, nadającą się na średnie i większe rzeki i niewielkie jeziora, lub taką, która dobrze chodzi po wielkich rzekach i jeziorach, oraz nadaje się na Zatokę Pucką i przybrzeżną żeglugę po Zatoce Polskiej. Te możemy ewentualnie zbudować sami, lecz łodzie, zdatne do żeglugi morskiej, i jachty zbudować może tylko fachowiec (stolarz i cieśla nie są fachowcami), obeznany z budownictwem morskim.

Projekt uwzględniać musi przeznaczenie łodzi, oraz możliwości wykonania. Łodzie, przeznaczone na mniejsze wody, muszą być małe, zwrotne, lekkie, mieć małe zanurzenie, mogą mieć zato niską wolną burtę, i mały skok *), czyli niski dziób, gdyż nie potrzebują się obawiać fali, oraz wysoki maszt, by łapać górne wiatry. Wobec małych wymiarów, jest pomieszczenie kajuty rzeczą wykluczoną. Nie chodzi tu tylko o względy estetyczne, które przy budowie łodzi z natury rzeczy muszą być dalece uwzględniane, lecz także o własności żeglowne łodzi: wysokie, wielkie nadbudówki stawiają tak wielki opór wiatrowi, że jola, miast krzyżować pod wiatr, dryfuje w pół wiatru.

Jole, przeznaczone na wielkie jeziora i wybrzeże morskie, muszą żeglować na fali sucho, więc mają wysoką burtę i duży skok. Dziób ma kształty pełne, by miał dużą wyporność zapasową i aby fala go łatwo podnosiła. Łódź może być większa, cięższa, i o większym zanurzeniu, a maszt niższy, bo żegluje się w terenach mniej zasłoniętych. Kajut i tu zwykle nie umieszczamy, chyba na wielkich jolach, przy czym za dolną granicę możnaby przyjąć długość po pokładzie 7 metrów i powierzchnię żagla 20—25 metrów kwadratowych. Wykonanie zaś tak wielkiej łodzi, oraz zbudowanie i uszczelnienie kajuty, jest prawie niemożliwe, gdy się nie rozporządza odpowiednim warsztatem i doświadczeniem. (Na łodziach bezkajutowych dajemy sobie radę w nocy w ten sposób, że opieramy bom na widełkach i na tej krokwi rozpinamy dach namiotu).

Dostosowanie projektu do możliwości wykonania jest rzeczą równie ważną, jak obranie słusznego założenia. W piwnicy czy szopie, przy prymitywnych narzędziach, którymi rozporządza amator, są gięte wręgi i stewy takim samym absurdem, jak transatlantycka jola. Linie muszą być możliwie proste, żebra łamane lub budowane z prostych części, wszelkie spojenia i łączenia prymitywne.
A czy laik potrafi przy takich założeniach i ograniczeniach zaprojektować łódź o możliwych zdolnościach żeglownych, a nie koryto czy beczkę?

Nie, jeśli laikiem nie nazwiemy człowieka, który zęby zjadł na żeglarstwie, pływał na dziesiątkach dobrych łodzi, i sam już kilka zbudował. Lecz i on postąpi rozsądnie, jeśli skorzysta z planów, kreślonych przez doświadczonego i wyszkolonego inżyniera, jeśli zbuduje łódź, już wypróbowaną. Plany takich łodzi dobrych, a prostych w budowie, znaleźć można często w czasopismach żeglarskich lub specjalnych publikacjach**).

Plany jednak i linie to dopiero idea przewodnia, przy rysowaniu których wychodzi się z założenia, że budujący zna już abecadło budownictwa. Mówią one, co trzeba zrobić, ale nie jak robić, mówią, gdzie łączyć, ale nie jak łączyć. Nie pomoże tu ani wola, ani zapał, ani zręczność, (które są naturalnie konieczne przy budowie), gdy się nie widziało i nie oglądało tych wszystkich szczegółów, połączeń i wzmocnień w naturze, wykonanych przez dobrych fachowców. Ugrzęźnie się wnet w labiryncie zagadnień i w zwałach trudności, które się normalnie tak genialnie prosto dają ominąć i ostatecznie twór nasz będzie planom urągał.

Daleki jestem od tego, by chcieć zabijać inicjatywę lub zniechęcać do budowania wogóle, lecz powtarzam z wszystkimi, którzy zetknęli się z budownictwem łodzi: najpierw jedźcie do ośrodków żeglarskich, na kursy, tam oglądajcie możliwie dużo jolek, rysujcie szczegóły, notujcie, a na przyszły rok zbudujecie na podstawie dobrych planów łódź, godną tej nazwy, łódź waszych marzeń i snów.

**Kapricho.**

---

*) W naszej młodej terminologii morskiej stosowane jest także określenie „siodłowatość".

**) Redakcja „Szkwału" chętnie wskaże źródła. W jednym z następnych numerów „Szkwału" ukażą się plany holenderskiej joli „BM", zdatnej do żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej, niesłychanie prostej w konstrukcji i taniej. (Przyp. Red.).

# Na widnokręgu

**Śmierć jachtu „Temida I".** Jak już donosiliśmy w poprzednim numerze, wskutek silnego sztormu, który nawiedził wybrzeże w końcu sierpnia r. b., wyrzuciła się na ląd w nowobudującym się porcie Wielka-Wieś — „Temida I", największy jacht polski, służący do szkolenia żeglarzy Ośrodka Morskiego P.U.W.F. i P.W. w Gdyni.

Towarzystwo Ubezpieczeniowe „Gdynika", w którym „Temida I" była zaasekurowana, uznało za bezcelowe ściąganie i remontowanie statku, wobec czego „Temida I" została zeszmelcowana. Za uzyskaną od „Gdyniki" premję asekuracyjną w wysokości 50.000 zł. P. U. W. F. i P. W. ma zakupić nowy jacht, który zastąpi „Temidę I" w taborze jachtowym Ośrodka Morskiego. (J.)

**S. j. „Zawisza Czarny" na zimowym leżu.** Statek szkolny Harcerskich Drużyn Żeglarskich s. j. „Zawisza Czarny" po powrocie z ostatniej podróży ćwiczebnej do portów Norwegii, Szwecji i Danii, został przycumowany obecnie w Basenie Jachtowym, gdzie pozostanie do przyszłego lata. Po zdjęciu żagli „Zawisza" zostanie poddany drobnym naprawom i uzupełnieniom pod okiem jego kapitana gen. M. Zaruskiego. Przez całą zimę na pokładzie pozostanie 3-ch harcerzy-żeglarzy dla sprawowania opieki nad statkiem.

(K.)

**Statki widma.** Wśród publikacyj Amerykańskiego Instytutu Hydrograficznego znajduje się historia jednej awarii statkowej, rzucającej ciekawy snop światła na kwestię, czy rozpowszechnione dawniej wśród marynarzy wierzenie o istnieniu t. zw. statków widm wynikało wyłącznie z zabobonu względnie fantazji tych ludzi, czy też posiadało pewne faktyczne uzasadnienie.

Historia ta brzmi w skrócie następująco:

W dniu 26.6.1898 r. na północnym Atlantyku, w odległości ok. 100 mil m. od wybrzeży amerykańskich zderzyły się z sobą wskutek mgły, dwa statki. Jednym z nich była drewniana fregata „Fred B. Taylor", drugim stalowy parowiec „Trawe". Idący pełną szybkością parowiec uderzył fregatę w burtę prostopadle do jej długości. Uderzenie było tak silne, że fregata została natychmiast i całkowicie rozcięta na dwie osobne części. Przednia z tych części, posiadająca oba przednie maszty, niezwłocznie po awarii wywróciła się i na oczach załogi parowca zatonęła. Inaczej natomiast stało się z częścią drugą, t. j. rufą. Wskutek zachowania się w całości grodzi wodoszczelnej, oddzielającej tylną ładownię od reszty statku, nie tylko unosiła się ona po awarii na powierzchni, lecz nawet poczęła samodzielnie żeglować przy pomocy resztek pozostałych na niej bezań masztu i żagli. — Zanim pochłonięta akcją ratowniczą załoga parowca obejrzała się, powstały w ten sposób statek zginął we mgle, a wszczęte za nim poszukiwania rezultatu nie dały. W dniu 7.8. 1915 zdarzył się wypadek zaoczenia w Morzu Karaibskim szczególnie ciekawego wraku pływającego, stanowiącego tylko samą rufę statkową. Zainteresowany tym wypadkiem Instytut Hydrograficzny podjął się trudu stwierdzenia pochodzenia tej rufy. W wyniku prac tych zostało ustalone, ża wrakiem tym była właśnie rufa fregaty „Fred B. Taylor". A zatym wynika, że ten oryginalny i zapewne pozbawiony załogi od początku statek - widmo krążył przez całe 23 lata po wodach Atlantyku, napawając grozą niejedno mężne serce marynarskie. (J.)

**Nowe regaty o puchar Ameryki.** Jak już donosiliśmy, w Anglii wszczęto w b. roku ponowne przygotowania do odebrania Ameryce sławnego pucharu, znajdującego się w rękach amerykańskich od r. 1851. W związku z przygotowaniami tymi p. Sopwith wybudował w b. r. nowy jacht klasy „J" — „Endeavour II". Jacht ten został w ciągu b. sezonu wypróbowany i, jak się mówi po żeglarsku, wytrymowany, poczem zgłoszone zostało Ameryce wyzwanie do nowych regat.

Obecnie dowiadujemy się, że wyzwanie angielskie zostało przez Amerykę przyjęte, a termin regat przewidziany został na lipiec względnie wrzesień 1937 r. (oczywiście w Ameryce). W konsekwencji przyjęcia wyzwania Ameryka podjęła pośpiesznie budowę nowego swego przedstawiciela, bowiem dawny „Rainbow" został uznany za przestarzały i nie dość doskonały w porównaniu z „Endeavour II". (J.)

**Port w Wielkiej Wsi groźbą dla Helu.** Pod powyższym tytułem ukazał się w Gazecie Polskiej bardzo ciekawy artykuł Prof. J. Lewińskiego, który na podstawie badań wędrówki piasków, spowodowanej północno - zachodniemi wiatrami (przeważającymi na Bałtyku), wytwarzającymi stałe prądy i jednokierunkowy ruch fal, udawadnia, że dzięki wybudowaniu falochronu w nowobudującym się porcie w Wielkiej - Wsi, stały ten ruch piasku ulegnie zahamowaniu. Piasek, wędrując z wybrzeży niemieckich, wskutek wybudowania falochronu w Wielkiej - Wsi, będzie zatrzymywany przez ten falochron i osadzany wzdłuż niego i na jego przedłużeniu, co miało miejsce dotychczas jedynie na wschodnich wybrzeżach Helu. Piasek, zabierany z półwyspu Helskiego przez ruch fal, nie będzie od chwili wybudowania portu w Wielkiej - Wsi uzupełniany przez piaski przynoszone z wybrzeży niemieckich, wskutek czego mierzeja Helska zostanie na przestrzeni najbliższych kilkudziesięciu lat zabrana przez morzę, a na jej miejscu powstanie rozległa mielizna. (K.)

**Szwecja rozpoczęła już przygotowania do Olimpiady żeglarskiej w Tokio.** Jak informuje „Die Jacht", w ciągu bieżącej jesieni odbyto w Szwecji szereg regat, obliczonych już na przygotowania do następnej Olimpiady żeglarskiej, mającej odbyć się w r. 1940 w Tokio.

Charakterystyczne jest przytym, że główny nacisk szwedzkich kół żeglarskich położony został na klasę jachtów „Star". W związku z tym pozostaje także budowa kilku nowych jednostek tej kategorii. (J.)

**Tragedia v. s. „Porquoi Pas".** Lista bezpowrotnie zanikających żaglowców powiększyła się ostatnio o jeszcze jeden trzymasztowy bark, noszący dziwną nazwę „Pourquoi Pas" („Dlaczegóżby nie") ,który rozbił się we wrześniu r. b. koło Islandii.

Był to statek żaglowo-motorowy, zbudowany w 1908 r. dla słynnego badacza krajów podbiegunowych dr. Charcot w stoczni Cherbourga. Z 40-tu osób jego załogi zdołał się uratować jedynie sternik Gonidec — pozostałych 39-u wraz z dr. Charcot, 6 uczonymi, kapitanem i lekarzem okrętowym pochłonęły fale Atlantyku. Jedyny, przypadkowo ocalały, świadek awarii — Gonidec opowiada, że dr. Charcot i kapitan zachowali się w katastrofie po bohatersku, myśląc jedynie o ratowaniu załogi, a całkowicie zapominając w obliczu zbliżającej się śmierci o własnym ratunku. Zdumiewającym jest fakt, że dr. Charcot zginął u tych samych wybrzeży Islandii, dokąd zaprowadziła go pierwsza w jego życiu podróż morska jeszcze w 1899 r. Przez 37 lat dr. Charcot nieustannie ryzykował życiem w śmiałych wyprawach badawczych do krajów polarnych, wychodząc z nich jednak zawsze zwycięsko i wzbogacając ludzkość olbrzymieni zdobyczami naukowymi.

V. s. „Pourquoi Pas" po szczęśliwym zakończeniu ostatniej ekspedycji polarnej wyszedł z Reikjawiku do Kopenhagi, gdzie zapowiedział swoje przybycie w połowie września. W pierwszą noc po wyruszeniu niezwykle silny sztorm zmusił statek do zawrócenia z drogi i szukania ochrony ,w najbliższym porcie. Zachodzi duże prawdopodobieństwo, że kapitan statku nie rozpoznał latarni morskiej w Akrannes, biorąc ją za latarnię w Beltjarnarnes. Wskutek tego statek z dużą szybkością wyrzucił się na rafę podwodną w odległości zaledwie 4 mil od wybrzeży, ulegając całkowitemu zgnieceniu części dziobowej. Załoga przy pomocy pasów ratunkowych usiłowała dopłynąć do lądu — udało się to jednak tylko jednemu Gonidec'owi. Zwłoki 22 ofiar awarii wraz ze szczątkami żaglowca wyrzuciły fale na ląd. Wśród odnalezionych ofiar znajdowało się także ciało dr. Charcot. Tak zakończył swe życie znakomity badacz krajów polarnych i żeglarz po dokonaniu 26 wypraw podbiegunowych, (nie licząc innych oceanicznych podróży), 70-cioletni dr. Charcot wraz z całą prawie załogą i ukochanym statkiem, słynnym barkiem „Pourquoi Pas". (K.)

**Redaktor: STANISŁAW ZADROŻNY** **Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONJALNA**

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-95. Konto P. K. O. 367. Prenumerata roczna 6 zł.



Drukarnia Naukowa, Warszawa, Stare Miasto 11. Tel. 509-17